9/85

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Traditionspflege



















Umgeschaut im Bw Halle P

Mehr als 120 Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn sind in diesem Bahnbetriebswerk beheimatet. Es ist eine Dienststelle mit einer langen, aber auch bewegten Geschichte. Der erste Lokschuppen entstand bereits in den Jahren von 1840 bis 1845. Früher hatten Dampflokomotiven die dominierende Rolle. Heute gibt es nur noch zwei, die 03 1010 und die legendäre 02 0201. Beide Maschinen werden von Eisenbahnern des Bw mit großem Engagement – ebenso wie die E 18 31 und die E 95 02 – gepflegt. Über eine Million Kilometer Laufleistungen dieses Bw stehen heute monatlich zu Buche, 95 % davon mit elektrischer Traktion. Diesem Bw sind außerdem die Einsatzstellen Bitterfeld (V- und E-Traktion), Gerbstedt (BR 110) und Löbejun (BR 105/106) angeschlossen. 1 100 Eisenbahner gehören heute zum Bw. Halle P wurde bekannt durch zahlreiche Versuchsfahrten mit Neubau- und Rekotriebfahrzeugen der DR. Erinnert sei dabei vor allem an die 01^5. Vorhanden sind ein Rechteckschuppen und zwei Halbrundschuppen.

1 Lok 132 611 vor einem der beiden Ringlokschuppen auf der Drehscheibe (1. Juni 1984).

2 Blick auf einen Schuppen des Bw Halle P. Auf der Drehscheibe eine Lok der BR 119 (15. Juni 1984).

3 Halle P ist heute eine Hochburg der E-Traktion. Daß Loks der BR 242 und 250 überwiegen, versteht sich von selbst. Ab und zu wird aber auch noch die 218 019 eingesetzt (rechts 242 204 und links 250 235, 1. Juni 1984).

4 Blick aus einem Schuppen des Bw, in dem auch die 03 1010, 02 0201 sowie E 95 02 abgestellt werden.

5 Dieser Steuerwagen 190 813 – er war zuletzt im Bw Salzwedel beheimatet – wurde Lagerraum.

Fotos: V. Emersleben, Halle (Saale)

1



2



3



4



5



modell eisenbahner inhalt **9/85**

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbilder
Mit dem historischen Befehl Nr. 8 der Sowjetischen Militär-Administration in Deutschland vom August 1945 wurde der Eisenbahnbetrieb in der damaligen sowjetischen Besatzungszone ab 1. September 1945 in die Hände des Volkes gelegt. Diesem historischen Ereignis von weitreichender Bedeutung sind nicht nur die Titelbilder der Septemberausgabe gewidmet, sondern ebenfalls die Beiträge auf den Seiten 3 bis 7, 10 bis 17 und auf der Seite 28. Die Deutsche Reichsbahn präsentiert sich heute als leistungsfähiges Verkehrsunternehmen im Getriebe der gesamten Volkswirtschft unserer Republik. Die Titelfotos veranschaulichen insbesondere die Entwicklung der Eisenbahn in den zurückliegenden 25 Jahren, aber auch davor. Erläuterungen dazu finden Sie auf Seite 2 dieses Heftes.

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 15. 8. 1985
Geplante Auslieferung: 18. 9. 1985

Verlagspostamt Berlin

Geplante Auslieferung des Heftes 10/85: 16. 10. 85

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Kommentiert

Jahre als Zugabe

Am 1. Juli 1985 im D 671 Berlin-Schöneweide–Dresden: Schon kurz nach der Abfahrt machte sich die Schaffnerin bemerkbar. „Die Fahrkarten bitte! – Deinen Ausweis!" Höflich, aber bestimmt. Die Ausweiskontrolle galt Jugendlichen. „Danke." Alles verlief korrekt. Erstaunlich, wieviel junge Reisende den Ausweis zeigten. Kein mürrischer Ton ob der gründlichen Kontrolle. Eher war allen – auch den Nichtbeteiligten – Zufriedenheit anzusehen.

Solange ich die Eisenbahn kenne – das sind immerhin rund 50 Jahre – galt: Für Kinder vom vollendeten vierten bis zum zehnten Lebensjahr sowie für jüngere Kinder, die einen Platz beanspruchen, werden Fahrausweise und Zuschlagkarten zum halben Preis ausgegeben. So steht es auch in jedem Kursbuch und Taschenfahrplan für 1985/1986 unter Reiseinformationen. Doch 29 Tage nach Inkrafttreten des Fahrplans war ungültig, was seit vielen Jahrzehnten galt. (Das genaue Datum ist leider nicht so einfach zu ermitteln.) Seit dem 1. Juli 1985 muß dieser Text etwa so lauten: Für Kinder vom vollendeten sechsten und für Jugendliche bis zum vollendeten 16. Lebensjahr, für Schüler und Studenten werden Fahrausweise und Zuschlagkarten zum halben Preis ausgegeben! Ja, man darf ein dickes Ausrufezeichen hinter diesen millionenschweren Satz setzen. Ja, man darf sich dieses Datum so einprägen, wie den Dienstbeginn einer neuen Lokomotiv-Baureihe. Neben mir saß ein junger Bürger aus der BRD im Alter von 14 Jahren. Auch er genoß, was im Mai 1985 auf dem XII. Parlament der FDJ vorgeschlagen und schon wenige Wochen danach Realität wurde. „Das spare ich ja auf dieser Fahrt fast ein Pfund", sein Kommentar.

Im D 676 auf der Rückfahrt am gleichen Tage. Ein stark besetzter Zug. Das gleiche Bild wie auf der Hinfahrt. Und doch hatte dieser historische Tag schon den Anstrich des Alltags. Ich lehne mich auf meinen Platz zurück und mache mir Gedanken. Wieviel Kinder, Jugendliche, Schüler und Studenten mögen es sein, die von dieser Regelung, die man getrost großzügig nennen darf, betroffen sind? Wieviel Pfunde macht das im Jahr aus? Im anderen deutschen Staat gibt es bei der Bahn den Juniorenpaß, das rosarote Jahr und ähnliches geht mir durch den Kopf. Doch wieviel haben den Laufpaß, keine Lehr- und Arbeitsstelle? Von rund vier Millionen Bürgern, die von Arbeitslosigkeit betroffen sind, über 168 000 registrierte Jugendliche unter 20 Jahre! Mir kommt auch noch in den Sinn, was vor über 40 Jahren an Stellwerken, in Bahnhöfen, an Lokomotiven, auf Schritt und Tritt zu lesen war: Erst siegen – dann reisen! Räder müssen rollen für den Sieg! Unselige faschistische Vergangenheit. Realistische Gegenwart: Alles für das Wohl des Volkes! Drum werde ich mir den 1. Juli 1985, die Fahrt im D 671 gut merken. Ein interessantes Datum, seit sich die Eisenbahn bei uns in Volkes Hand befindet, ja in der 150jährigen Geschichte seines gleichen sucht.

Rudi Herrmann

Ausstellungen mit großer Resonanz

Die Kommission Öffentlichkeitsarbeit des Präsidiums des DMV der DDR behandelte auf ihrer 9. Beratung (9./10. Juli 1985 in Erfurt West) u. a. die Tätigkeit der Zeitschrift „modelleisenbahner" im ersten Halbjahr 1985, die neue Regelung für DMV-Tauschmärkte und weitere Aufgaben in der Öffentlichkeitsarbeit im Eisenbahn-Jubiläumsjahr. Zum Programm gehörten ferner ein Erfahrungsaustausch mit der AG 4/50 Erfurt sowie der Besuch der Fahrzeugausstellung auf dem Traditionsgelände Erfurt West. Kommissionsvorsitzender Rudi Starus konnte feststellen, daß sich in allen Bezirken bisher viel Interessantes getan hat und sich die langfristige Vorbereitung bereits jetzt bewährte. Dafür sprechen z. B. die hohen Besucherzahlen der Fahrzeugausstellungen in Blankenburg (Harz), Berlin, Wilhelm-Pieck-Stadt-Guben, Güstrow, Nossen und Erfurt West. Außerordentlich öffentlichkeitswirksam waren bzw. sind die Sonderfahrten und der Ausstellugszug des Bezirksvorstandes Magdeburg. Sinngemäß trifft das auch für die publizistische Arbeit unseres Verbandsorgans „modelleisenbahner" zu. Auf der Grundlage fundierter Einschätzungen der Bezirksvorstände Leipzig, Dresden, Berlin und Schwerin entspann sich eine eingehende Diskussion, die sowohl der Redaktion als auch den Kommissionen Öffentlichkeitsarbeit der Bezirksvorstände wertvolle Hinweise für die künftige Arbeit gab. Den Leipziger Freunden wurde Dank und Anerkennung für die bemerkenswerte Einschätzung ausgesprochen. Augenscheinlich wurden solche Ereignisse wie der 40. Jahrestag der Befreiung vom Hitlerfaschismus, 40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand, 150 Jahre Eisenbahnen auf deutschem Boden mit spezifischen Beiträgen gewürdigt. Als reife Leistungen wurden u. a. auch die Beiträge von Peter Eickel „Das gute Beispiel" von Helmut Behrends, Wolfgang Hensel und Gerhard Wiedau „Güterwagen deutscher Eisenbahnen" genannt. Freund Machel betonte nochmals die Doppelfunktion solcher Artikel – Vorbild und Modell – die auch anregend für andere Veröffentlichungen sind. Das sei ein wichtiger Gesichtspunkt für die Planung der Ausgaben 1986, die nunmehr angelaufen ist. Für die Gestaltung einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung wird der XI. Parteitag der SED weitere wichtige Impulse geben. Dabei spielt der Erfahrungsaustausch im DMV eine wichtige Rolle, auch im Hinblick auf die Bezirksdelegiertenkonferenzen und den Verbandstag.

Herzliche Glückwünsche zum 60.



Der Generalsekretär des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Helmut Reinert, vollendet am 24. September 1985 sein 60. Lebensjahr. Das Präsidium des Verbandes und die Redaktion „modelleisenbahner" sowie deren Beirat gratulieren dem Jubilar zu diesem Ehrentag sehr herzlich. Helmut Reinert wurde 1942 als Verkehrslehrling bei der Deutschen Reichsbahn eingestellt. Durch den verbrecherischen zweiten Weltkrieg mußte er die Ausbildung unterbrechen. Erst danach konnte sie unter friedlichen, aber durchaus nicht immer einfachen Bedingungen fortgesetzt werden. Danach war Helmut Reinert u. a. als Aufsicht, Fahrdienstleiter und Dienstvorsteher tätig. Anschließend im Neuererwesen eingesetzt, übernahm er ab 1961 im Ministerium für Verkehrswesen die Verantwortung für die Pioniereisenbahnen, für Lehrmittelbeschaffung und beriet einzelne Arbeitsgemeinschaften, die sich mit der Modelleisenbahn beschäftigten. Seit Gründung des DMV am 7. April 1962 ist er dessen Generalsekretär und hat hohe Verdienste beim Aufbau der inzwischen weit über die Grenzen unseres Landes geschätzten Verbandsarbeit, wofür er mit zahlreichen staatlichen Auszeichnungen geehrt wurde. Helmut Reinert ist seit frühster Jugend mit der Modelleisenbahn eng verbunden.
Wir wünschen dem Jubilar viel Gesundheit, Freude und weiterhin Schaffenskraft.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium
Redaktion „modelleisenbahner"
und Redaktionsbeirat

Zu den Titelfotos

V. l. n. r.: 1 – Abfahrbereiter Zug in Pritzwalk nach Putlitz, 1966; 2 – BR 132 mit Schnellzug in Halle (Saale), 1983; 3 – Lok 243 003 in Hennigsdorf 1984; 4 – Vorortzug Berlin-Lichtenberg – Werneuchen bei Ahrensfelde, 1970; 5 – Schnellzug bei Einfahrt in den Hbf Halle (Saale), 1984; 6 – Lok 103 015 mit Personenzug in Kröpelin, 1979; 7 – 106 251 mit Triebwagen der Nebenbahn Müncheberg–Buckow in Berlin-Schöneweide, 1984; 8 – Wendezug im Elbsandsteingebirge, 1980.
Fotos: K. Kieper, Ahrensfelde (1 und 4); V. Ermersleben, Halle (2, 5 und 7); B. Sprang, Berlin (3); K. Brust, Dresden (8).

In der Mai-Ausgabe veröffentlichten wir zum gleichen Thema bereits einen Beitrag. Standen hier Bilddokumente über die Verwüstungen der Bahnanlagen durch den zweiten Weltkrieg verschiedenen Aufnahmen aus der heutigen Zeit gegenüber, geben die folgenden Bilder einen Einblick in die Entwicklung der Technik anläßlich des Jubiläums „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand". Bekanntlich wurde am 1. September 1945 durch den Befehl Nr. 8 der SMAD der Eisenbahnbetrieb in der damaligen sowjetischen Besatzungszone in die Hände der deutschen Eisenbahner gelegt. Die Modernisierung der Eisenbahn war und ist seitdem eine wichtige Grundlage für ein leistungsfähiges Transportsystem in unserem Lande. Neben der Elektrifizierung als wichtigstes Rationalisierungsmittel spielen Mikroelektronik und Robotertechnik auch bei der Eisenbahn eine zunehmende Rolle.

Damals und heute

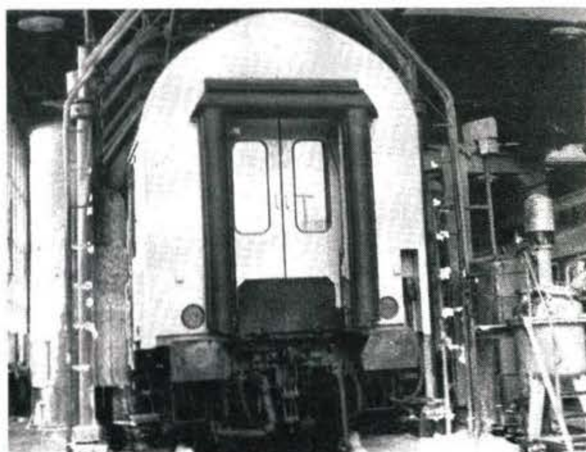


Die moderne Traktion erreicht nicht nur einen höheren Wirkungsgrad bei der Zugförderung, sie ist durch die Eisenbahner auch wesentlich einfacher zu handhaben und hat in den zurückliegenden zwei Jahrzehnten entscheidend zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Lokomotivpersonals geführt.





Ganz abgesehen davon, daß die letzten traditionellen Abteilwagen Anfang der 70er Jahre von den Gleisen der DR verschwanden, verdeutlichen diese beiden Fotos auch etwas anderes: die Reinigung der Reisezugwagen ist heute nicht nur leichter und schneller geworden; sondern es wurden auch Eisenbahnerinnen und Eisenbahner für andere wichtige Tätigkeiten freigesetzt.







„Hampelmänner" – sie werden immer seltener – und andere manuell zu betätigende Fahrtrichtungsanzeiger sind auf S-Bahnhöfen und großen Fernbahnhöfen durch elektrisch betriebene Geräte ersetzt worden. Auch hier: Erleichterung für die Betriebseisenbahner, schnellere und optisch bessere wahrnehmbare Information für die Reisenden

Fotos: Sammlung der Politischen Verwaltung der DR (3); I. Migura, Berlin (1 und 2, 4 bis 7)



Dr. Horst Schandert, Berlin

Die Eisenbahn – Wegbereiter internationaler Verkehrsbeziehungen

2. Teil

Wir veröffentlichen in dieser Ausgabe den zweiten und letzten Teil des Beitrags von Dr. Schandert „Die Eisenbahn – Wegbereiter internationaler Verkehrsbeziehungen". Im ersten Teil („me" 8/85) wurde die Entwicklung der internationalen Zusammenarbeit bei den Eisenbahnen von den Anfängen dargestellt. Der Verfasser schilderte dabei auch die Entstehung und die Arbeitsweise internationaler Eisenbahnorganisationen, wie den Internationalen Eisenbahnverband (UIC). Nachdem dabei bereits auf die verantwortungsvolle Mitarbeit der Eisenbahn unseres Landes eingegangen wurde, befaßt sich der letzte Teil des Beitrages mit der Arbeit im Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) und in der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD). Aus historischem Anlaß werden die freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Eisenbahnern der DDR und der UdSSR überzeugend demonstriert.

Die Mitarbeit im Rahmen des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe

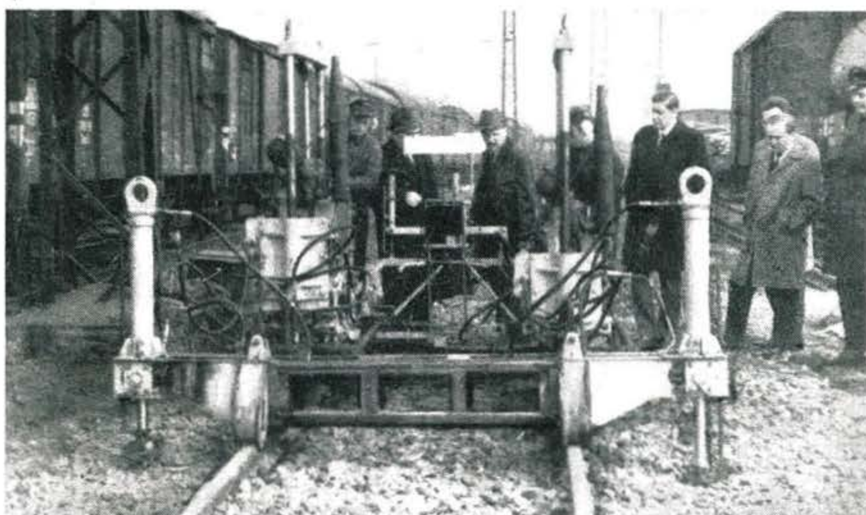
Anfang Januar 1949 trafen sich in Moskau Vertreter der Volksrepublik Bulgarien, der Ungarischen Volksrepublik, der Volksrepublik Polen, der Sozialistischen Republik Rumänien, der UdSSR und der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik und vereinbarten die Bildung des „Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe" (RGW). Die konstituierende Sitzung (1. Ratstagung) fand vom 26. bis 30. April des gleichen Jahres ebenfalls in Moskau statt ⟨8⟩.

Die DDR wurde 1950 Mitglied des RGW. Inzwischen sind weitere Staaten in den RGW aufgenommen worden bzw. beteiligen sich an den Arbeiten dieser Organisation. Die Mitgliedsländer des RGW koordinieren mit zunehmender Effektivität seit über dreieinhalb Jahrzehnten die volkswirtschaftliche Entwicklung ihrer Länder. Ein bedeutender Schritt dabei ist die weitere Vertiefung und Vervollkommnung der Zusammenarbeit durch die Entwicklung der sozialistischen ökonomischen Integration der Mitgliedsländer des RGW. Ein entsprechendes Komplexprogramm wurde auf der 25. Ratstagung im Juli 1971 in Bukarest angenommen ⟨9⟩.

Schon fünf Jahre später wurde ein weiterer wichtiger Schritt zur Vertiefung der wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit, zur internationalen Plankoordinierung und zur weiteren abgestimmten Spezialisierung und Kooperation getan.

Das geschah durch die Vereinbarung, langfristige Zielprogramme zu erarbeiten und dann schrittweise zu verwirklichen (30. Ratstagung, Berlin, Juni 1976). Sie ermöglichen eine gute prognostische Arbeit und gleichermaßen eine für alle sichtbare praktische Umsetzung.

1



Die Entwicklung in jüngster Zeit veranschaulicht überzeugend, daß die Zusammenarbeit im RGW für alle Beteiligten gute Früchte trägt. Dabei geht es nicht nur um die Gegenwart, sondern zunehmend um Entwicklungsrichtungen bis zur Schwelle des kommenden Jahrhunderts. Die im Juni dieses Jahres in Warschau stattgefundene 40. Tagung des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe hat diese Sachlage überzeugend verdeutlicht.

Für die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens ist im RGW die „Ständige Kommission für Transport" (SKT-RGW) zuständig. Sie arbeitet seit 1958 und koordiniert die Perspektivpläne über die Entwicklung des Transports. Hier werden auch die Pläne für den Bau und die Rekonstruktion von Magistralen mit internationaler Bedeutung ausgearbeitet und Maßnahmen zur Sicherung des internationalen Reise- und Güterverkehrs ergriffen. Selbstverständlich steht auch die Effektivität der Transportarbeit und die Koordinierung mit anderen Ständigen Kommissionen des RGW im Mittelpunkt der laufenden praktischen Arbeit.

Der hohe Stellenwert der Tätigkeit dieser Ständigen Kommission wird dadurch unterstrichen, daß der Minister für Verkehrswesen der DDR und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn persönlich die DDR-Delegation in der Ständigen Kommission Transport leitet.

In dieser Kommission ist die Sektion „Eisenbahntransport" neben der Sektion, die sich mit der Koordinierung der Perspektivpläne und mit komplexen Transportproblemen befaßt, das wichtigste Arbeitsorgan zur Lösung der vielfältigen Probleme des Transports auf der Schiene. Zeitweilige Arbeits- und Expertengruppen sowie wissenschaftlich-technische Räte unterstützen die Arbeit der Ständigen Kommission mit ihren Sektionen.

Die Grundsatzdokumente, die bisher unter Beachtung der genannten Beschlüsse der Ratstagungen des RGW auf dem Gebiet des Verkehrswesens ausgearbeitet wurden, sind

– die Hauptrichtungen und -aufgaben der Zusammenarbeit im Transportwesen;

– das Programm zur Entwicklung der Transportverbindungen;

– das langfristige Zielprogramm der Zusammenarbeit zur Entwicklung der Transportverbindungen der Mitgliedsländer des RGW mit entsprechenden Abkommen.

Diese Dokumente stellen eine abgestimmte Strategie zur Entwicklung der gegenseitig interessierenden Verkehrsverbindungen dar und reichen weit in die Zukunft. So verpflichten sich die Mitgliedsländer zur Zusammenarbeit bei der

– Vervollkommnung der nationalen Verkehrssysteme;
– Entwicklung internationaler Hauptverkehrsmagistralen;
– Erhöhung der Durchlaßfähigkeit der Eisenbahnhauptstrecken mit internationaler Bedeutung;
– Erhöhung der Kapazität wichtiger Grenzbahnhöfe, einschließlich der Schaffung leistungsfähiger Umschlagkomplexe.

Alle prognostischen Untersuchungen und die Summe gesammelter praktischer Erfahrungen besagen auch für die nahe und weitere Zukunft, daß der Eisenbahn der Hauptanteil der zu erbringenden Transportleistungen zugeordnet bleibt. So erklärt sich, daß zunächst mit dem Zeithorizont 1990 weitere Maßnahmen zur stabilen Netzentwicklung der Eisenbahn realisiert werden. Dazu gehören für die Territorien der Mitgliedsländer des RGW
– der Neubau von 2 100 km und die Rekonstruktion von 9 500 km Eisenbahnstrecken;
– die Elektrifizierung von 6 300 km Eisenbahnstrecken;
– die Ausrüstung von 7 500 km Strecken mit automatischem Streckenblock. ⟨11⟩

Weitere Schwerpunkte sind der Einsatz schnellfahrender „Interpreß"-Reisezüge, die Energie- und Materialeinsparung im Eisenbahnwesen, die Entwicklung des Containerverkehrs, die Vervollkommnung der Technologie der betrieblichen Arbeit der Eisenbahn, die Kooperation und Spezialisierung auf dem Gebiet der Forschung, Projektierung und Produktion von Eisenbahnsicherungs- und Fernmeldeanlagen, die zielgerichtete Vereinheitlichung, Typisierung und Standardisierung perspektivischer Eisenbahnfahrzeuge und die Anwendung moderner Methoden der Rechentechnik zur Beschleunigung der Güterbeförderung, der Platzreservierung sowie zur Vervollkommnung des Systems der wissenschaftlich-technischen Information und Prognose.

Die für alle Bereiche der Volkswirtschaft bestehende Aufgabe, den Aufwand konsequent zu reduzieren, kann natürlich bei den internationalen Verkehrsbeziehungen nicht ausgeklammert werden. Wie im Binnenverkehr gilt auch hier, den Transportbedarf auf das gesellschaftlich unbedingt notwendige Maß zu beschränken, optimal zu verteilen und den betrieblichen Aufwand zur Bewältigung der Transporte durch Rationalisierung weiter zu reduzieren. ⟨12⟩

Betrachtet man die Entwicklung des RGW und die Mitwirkung unseres Staates insgesamt, wird deutlich, daß in den internationalen Wirtschaftsbeziehungen wesentliche qualitative Veränderungen vor sich gegangen sind. Unter den Bedingungen unserer Zeit ist die Lösung vieler wichtiger Probleme im Rahmen eines Landes entweder unmöglich oder zumindest wenig effektiv. Die internationale Wirtschaftsintegration ist zur Gesetzmäßigkeit der gesellschaftlichen Entwicklung geworden. Innerhalb des RGW wurde sie zu einem geregelten Prozeß internationaler sozialistischer Arbeitsteilung. Unter diesen Bedingungen konnte die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens ein beachtliches Niveau erreichen.

Der Gemeinsame Güterwagenpark (OPW)

Ein beredtes Zeugnis für die qualitative Entwicklung der Verkehrsbeziehungen über Ländergrenzen hinweg ist die internationale Transportorganisation zur gemeinsamen Nutzung von Eisenbahngüterwagen (OPW – russ. Obstschij Park Wagonow). Der OPW begann mit ständigem Sitz in Prag am 1. Juli 1964 mit der Arbeit. Grundlage hierfür war ein am 21. Dezember 1963 abgeschlossenes Abkommen zwischen den Regierungen Bulgariens, Ungarns, der DDR, Polens, Rumäniens, der UdSSR und der ČSSR.

Die Wagen, die von den Mitgliedern zur gemeinsamen Nutzung zur Verfügung gestellt wurden, bleiben Eigentum der jeweiligen Eisenbahnunternehmen, stehen aber allen Mitgliedern zur Verfügung. Sie haben die Kennzeichnung OPW erhalten. Durch diese internationale Kooperation, die es in einem solchen Umfang und mit dieser Qualität im internationalen Eisenbahntransport noch nie zuvor gegeben hat, werden die Waggonleerfahrten entscheidend reduziert. Selbstverständlich erhöht sich dadurch auch der Waggonumschlag und die Effektivität der Auslastung. Das Grundprinzip der Arbeitsweise besteht darin, daß die Teilnehmerländer so viele Güterwagen des Gemeinsamen Parkes nutzen können, wie sie in diesen Park eingebracht haben.

In den mehr als zwei Jahrzehnten des Bestehens dieses internationalen Parkes hat sich diese Einrichtung bewährt. Un-

2



3



1 Weiterentwickelte Kleinstopfmaschine der DR im Erprobungseinsatz auf dem Güterbahnhof Halle (Saale) im Jahre 1967 in Anwesenheit von Experten der ČSD

2 Eine in Forschungs- und Produktionskooperation DR – ČSD im Jahre 1985 hergestellte Grabenräumeinheit

3 Ein Teil der geschlossenen und offenen Güterwagen der DR wurden bereits vor der Arbeitsaufnahme des OPW für den gemeinsamen Güterwagenpark vorbereitet. Diese inzwischen historische Aufnahme entstand am 25. Mai 1964 während der Beschriftungsarbeiten in Leipzig-Wahren.

ter Berücksichtigung der Interessen aller Teilnehmerbahnen wurde der „Gemeinsame Park" an gedeckten und offenen Güterwagen laufend erweitert. Die Leistungsparameter konnten erhöht werden, beispielsweise in bezug auf die zulässige Geschwindigkeit. Der Rat des OPW (das höchste Leitungsorgan) konnte die wichtige Frage der Regulierungsmethode den Gegebenheiten anpassen und wichtige Beschlüsse zur Erhöhung der Einbringungsanteile der am Abkommen beteiligten Länder sowie zur Leistungssteigerung fassen. Heute erfolgt mehr als zwei Drittel des gesamten internationalen Gütertransports der Teilnehmerländer in Wagen des Gemeinsamen Parkes, eine überzeugende Demonstration nutzbringender internationaler Kooperation.

Die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Auf der Grundlage eines Beschlusses zuständiger Minister wurde 1956 für die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens sozialistischer Länder die „Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen" (OSShD – russ. Organisazija sotrudnitschestwa shelesnych dorog) gebildet. Sie nahm ihre Arbeit am 1. September 1957 auf. Die sozialistischen Eisenbahnverwaltungen Europas und Asiens und seit 1966 auch die Eisenbahnen der Republik Kuba verständigen sich in dieser Organisation über eine Vielzahl von Fragen der technischen Zusammenarbeit und des internationalen Personen- und Güterverkehrs. In dieser Organisation werden auch Aufgaben des Kraftverkehrs, des Straßenwesens und der Verkehrssicherheit als oftmals tangierende Probleme zur Eisenbahn behandelt. Ständiger Arbeitssitz des Komitees der OSShD ist Warschau, das leitende Organ die Ministerkonferenz. Zur Erfüllung der Aufgaben hat das Komitee Kommissionen und Arbeitsgruppen gebildet, die fach- und aufgabenbezogen wirksam sind.

Das 1957 angenommene und 1962 ergänzte Statut sieht als Hauptaufgabe die „Organisierung der Ausarbeitung der rationellsten internationalen Verkehrswege" vor sowie die Entwicklung der Grenzübergangsbahnhöfe und „die Abstimmung der Fragen, die mit dem Bau und der Rekonstruktion von Eisenbahnstrecken und Autostraßen mit internationaler Bedeutung verbunden sind". Dazu gehören auch „Studium und Abstimmung von Fragen bezüglich der Gabarite, der Fahrzeuge, des Oberbaus, der Sicherungsanlagen, der Signale und der Betriebsvorschriften..." (13).

Am 16. Oktober 1962 wurde in Moskau ein Protokoll unterzeichnet, welches den Charakter und die Formen der Zusammenarbeit zwischen dem RGW und der OSShD regelt. Es wird dadurch gesichert, daß die Arbeitspläne gegenseitig koordiniert und abgestimmt und Doppelarbeiten vermieden werden. Die internationale Kooperation der OSShD ist im Interesse ihrer Mitglieder weitreichend und schließt auch Abstimmungen und Vereinbarungen mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) ein. Diese Zusammenarbeit spiegelt sich auch in Gemeinsamen Gruppen der OSShD und UIC wider, so auf dem Gebiet der numerischen Codierung.

Eine Hauptaufgabe der OSShD besteht darin, die Geschäftsführung über den internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (SMPS) und den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS) gemäß Regierungsabkommen von 1951 wahrzunehmen. Einheitlich für die sozialistischen Länder wird hierbei die durchgehende Abfertigung und Beförderung von Reisenden und ihres Gepäcks ebenso geregelt wie der internationale Gütertransport mit einheitlichen Frachtbestimmungen. Die Notwendigkeit zum letzteren ergibt sich schon daraus, daß die Eisenbahnen für Verlust, Verderb und Beschädigung des Frachtgutes von der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung der Waren an den Empfänger verantwortlich sind. Nur höhere Gewalt, unabwendbare Ereignisse und bestimmte Haftungsausschließungsgründe heben diese Verantwortlichkeit auf.[1]

Eine weitere Hauptaufgabe der OSShD besteht in der Vereinheitlichung betrieblicher Vorschriften und in der Vervollkommnung technologischer Prozesse. Schließlich dürfte man als dritte Zuordnung bei den Hauptkomplexen die laufende Realisierung zwei- und mehrseitiger Vereinbarungen und langfristige Abstimmungen sehen.

Das leitende Organ der OSShD, die Ministerkonferenz, hat bereits 1984 und auch im Mai dieses Jahres schon Akzente für die Tätigkeit des Komitees der OSShD im Zeitraum bis 1990 gesetzt. Mit hoher Verantwortung wird sowohl bei den Mitgliedsbahnen als auch in den einzelnen Kommissionen daran gearbeitet, das Arbeitsprogramm 1986–1990 verantwortungsbewußt aufzustellen. Besondere Priorität haben dabei

- die Verbesserung des internationalen Personen- und Güterverkehrs,
- die Einführung automatischer Reservierungssysteme,
- die Koordinierung der Beförderungsaufgaben,
- die wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit auf den Gebieten der Eisenbahntechnik und der Betriebsführung.

Im Komitee der OSShD, in den Kommissionen und Arbeitsgruppen sowie bei allen Expertenberatungen leistet die Deutsche Reichsbahn eine verantwortungsbewußte schöpferische Arbeit. Sie hat einen hohen Anteil daran, daß sich das Niveau der internationalen Zusammenarbeit laufend erhöht hat und weitere Voraussetzungen geschaffen werden, daß dieser Trend auch in der vor uns liegenden Periode beibehalten wird.

Eisenbahner der DDR und der UdSSR auf Dauer freundschaftlich verbunden

Die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens vollzieht sich nicht nur durch die Mitarbeit in weltweiten Organisationen und durch den Abschluß multilateraler Vertragswerke. Die Zusammenarbeit mit der Sowjetunion hat sich zu einer tragenden Säule unserer bilateralen Verkehrsbeziehungen entwickelt.

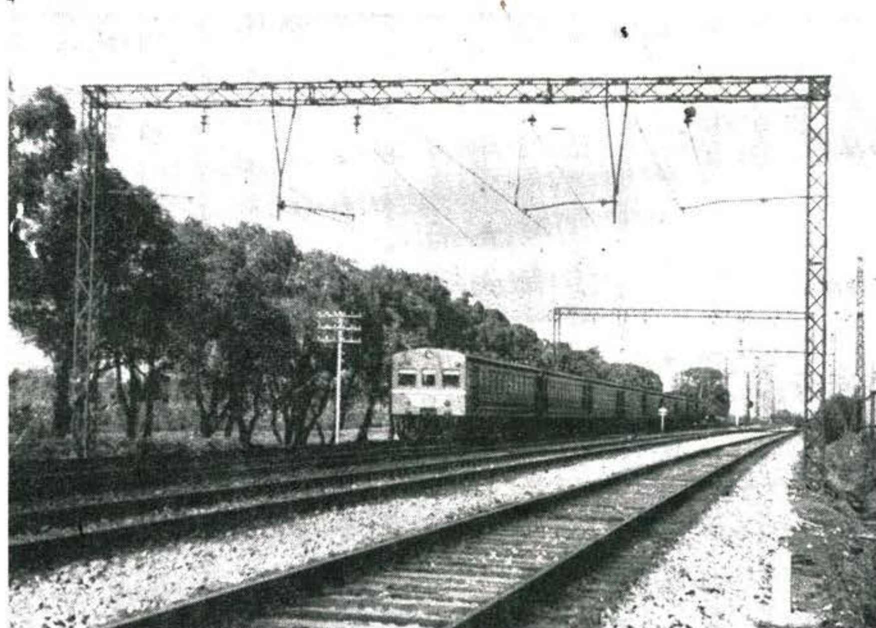
In diesen Wochen ist die Erinnerung an den 40. Jahrestag der Übergabe der Eisenbahnen in Volkes Hand besonders lebendig. Sie verbindet sich dabei nicht nur mit dem historischen Datum des 1. September 1945, sondern mit der sich seitdem entwickelten Freundschaft und Verbundenheit zwischen den Eisenbahnern der DDR und der UdSSR. Aus der Begegnung mit den Befreiern unserer Heimat in den Maitagen des Jahres 1945 wurde die Unterstützung und Hilfe beim Aufbau der Eisenbahn in unserem Land nach dem verhängnisvollen Krieg, den der deutsche Faschismus entfesselt hatte. Aus den Helfern wurden Freunde. Diese Freundschaft durchdringt inzwischen alle Sphären unseres Lebens und ist ein Grundpfeiler unserer gesellschaftlichen Entwicklung geworden.

---

[1] Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr gibt es bereits seit 1893 (CIM – frz. – Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer) und über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr seit 1928 (CIV – frz. Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer).
Am 1. Mai 1985 trat das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in Kraft (COTIF – frz. – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires). Die DDR gehört zu den Signatarstaaten. Die bisher geltenden Übereinkommen CIM und CIV sind damit am 1. Mai 1985 aufgehoben worden. Das COTIF ist Rechtsnachfolger der früheren Übereinkommen CIM und CIV geworden. (14) Die COTIF-Mitgliedsstaaten bilden die neue „zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)" (frz. – Organisation intergouvernementale pour lés transports internationaux ferroviaires). Im Eisenbahnverkehr untereinander wenden die DDR und die anderen sozialistischen Staaten das SMPS und SMGS an.

Im Rückblick auf diese Zeitepoche kannn man einschätzen, daß sich die moderne Entwicklung der Betriebsführung und aller Dienstzweige der Deutschen Reichsbahn auf dieser Grundlage vollzog. Als Mitglied der ersten Delegation von Baueisenbahnern der DDR hatte der Verfasser vor nahezu drei Jahrzehnten in der Sowjetunion die Möglichkeit, Techniken und Technologien des Eisenbahnbaues kennenzulernen und studieren zu können. Mit gutem Recht kann man heute sagen, daß die Vermittlung der gesammelten Erfahrungen durch die sowjetischen Freunde

4



4 Die Moskauer elektrische Vorortbahn – ein schnelles, zuverlässiges und beliebtes Verkehrsmittel, das im Umkreis von über 200 km um die sowjetische Hauptstadt den Nahverkehr bewältigt. Die Aufnahme entstand Ende der 50er Jahre.

Fotos: Verfasser (1 und 4); Archiv (3); DR-FEW Blankenburg (Harz) (2)

an uns der Grundstein dafür war, daß ab Anfang der 60er Jahre der Übergang von der schweren manuellen Arbeit im Gleisbau zur teil- und vollmechanisierten Gleisverlegung und Streckeninstandhaltung eingeleitet werden konnte. Die Arbeit mit sowjetischen Kleinmechanismen wurde ebenso alltäglich, wie die vollmechanisierte Reinigung des Schotterbettes und die hochmoderne Verlegung von Gleisjochen mit Hilfe sowjetischer Gleisjochverlegekräne. Schienen des Typs R 65 aus der Sowjetunion schufen die Voraussetzung, daß die Magistralen des Streckennetzes der Deutschen Reichsbahn immer leistungsfähiger ausgebaut werden konnten.

Ähnlich vollzog sich die Entwicklung in allen anderen Dienstzweigen. Hochleistungsfähige Diesellokomotiven aus der Sowjetunion waren die Grundlage für den ersten notwendigen Traktionswechsel in den 60er und 70er Jahren. Wichtige Bauelemente der Sicherungs- und Fernmeldetechnik kamen zum Einsatz. Schon 1954 nahm in Anwesenheit sowjetischer Eisenbahner die erste Dispatcherleitung der Deutschen Reichsbahn ihren Dienst auf. Das System der Betriebsführung wurde unter Beachtung der Erfahrungen bei den sowjetischen Staatsbahnen weiter entwickelt und ausgebaut. Bereits im Jahre 1950 wurden zwischen den Verkehrsministerien der DDR und der UdSSR Regelungen über den Personen- und Güterverkehr zwischen beiden Ländern getroffen. Am 21. Februar 1955 traf der erste durchgehende Expreßzug aus Moskau in der Hauptstadt der DDR ein und im April 1970 fuhr der erste Containerzug als Versuchsfahrt von Berlin in die sowjetische Metropole. Auch auf dem Gebiet der Forschungskooperation vollzieht sich ein tiefgreifender Wandel. Praktiker, Ingenieure und Wissenschaftler beider Länder stützen sich dabei auf vielfältige Erfahrungen der gemeinsamen Arbeit in den vergangenen Jahren.

Bedeutende Forschungskomplexe konnten in letzter Zeit mit gegenseitiger Unterstützung erfolgreich abgeschlossen werden. Auf dem Moskauer Versuchsring wurden Konstruktionselemente des Gleisbaus aus der DDR erprobt. Eine sonst notwendig gewesene Langzeiterprobung in den Gleisen der Deutschen Reichsbahn konnte dadurch entfallen. Auch auf den Gebieten der Transportoptimierung, des Korrosionsschutzes und der Sicherungstechnik konnten gute Kooperationsbeziehungen abgerechnet werden.

Spezialistendelegationen beider Länder unterbreiteten im Ergebnis durchgeführter Studien und Untersuchungen wertvolle Anregungen, u. a. auch bei der Vorbereitung des Eisenbahnfährverkehrs zwischen der DDR und der UdSSR.

Gegenwärtig wird beiderseitig die Forschungskooperation bis zum Jahr 1990 erarbeitet. Besonders wertvoll ist dabei, daß die abgestimmte gemeinsame Themenbearbeitung immer mehr an Bedeutung gewinnt. Verkürzung der Bearbeitungszeiten, effektive Arbeitsergebnisse und die gemeinsame Nutzung vorhandener Ressourcen sind dabei lohnende Ziele. Solche Komplexe wie die Überwachung des Wagenparks und die Zugsteuerung mit Hilfe moderner Rechenmethoden, rationelle Konstruktionen von Stahlbetonfahrleitungsmasten sowie Maßnahmen auf dem Gebiet des Einsatzes von Gleisbaumaschinen werden dazugehören.

Die Arbeit an gemeinsamen Projekten, der laufende Erfahrungsaustausch, die Übereinstimmung unerer gesellschaftlichen und fachlichen Interessen stärken und fördern die sich immer tiefer entwickelnde Freundschaft. Das Wichtigste aber ist wohl, daß diese Freundschaft zur Herzenssache der Menschen wurde und sich von Generation zu Generation fortsetzt. In diesem Sinne zu wirken, ist Anliegen und Verpflichtung zugleich.

Quellenangaben

(8) Autorenkollektiv: 30 Jahre RGW Staatsverlag der DDR, Berlin 1979, S. 12, 34
(9) Autorenkollektiv: Dokumente RGW; Staatsverlag der DDR, Berlin 1971, S. 5ff, S. 140ff
(10) Autorenkollektiv: Lexikon RGW, VEB Bibliographisches Institut, Leipzig 1981, S. 218
(11) Dietrich Witt: Die Reduzierung des Transportaufwandes – eine strategische Grundfrage auch der internationalen Zusammenarbeit im Verkehrswesen; DDR Verkehr (18) 1985, 6, S. 164 – Zeitschrift für komplexe Fragen der Leitung und Planung des Verkehrswesens; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, DDR – Berlin
(12) Dietrich Witt: ebenda, S. 162f
(13) Statut der OSShD, Artikel I, Pkt. 1, 2 und 4
(14) Viktor Kolloch, Lothar Krink: „COTIF – das neue Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr"
DDR Verkehr (18) 1985, 4, S. 99

eisen bahn **kurzmeldungen**

Lok-einsätze

Bw Cottbus
Lokbestand: 52 8010, 52 8072, 52 8122, 52 8163, 52 8197, 52 3548; 44 1106, 44 1537, 44 2225, 44 2546 (alle 44er k)
Umläufe: Drei Maschinen sind täglich eingesetzt, eine Maschine dient als Reserve.
KBS 222: N 11.07 Uhr ab Co, 11.30 Uhr an Pi ab 12.50 Uhr, 13.05 Uhr an Ta ab 13.27 Uhr, 13.38 Uhr an Jl ab 14.22 Uhr, 14.40 Uhr an Wf ab 15.54. 15.17 Uhr an Wf ab 18.00 Uhr, 18.16 Uhr an Jl ab 18.53 Uhr, 19.05 Uhr an Ta ab 19.18 Uhr, 19.30 Uhr an Pi ab 22.20 Uhr, 20.42 Uhr an Co.
KBS 210: N 11.06 Uhr ab Co, 11.36 Uhr an C ab 13.21 Uhr, 14.04 Uhr an Fiw ab 14.54 Uhr, 15.05 Uhr an Hf ab 15.42 Uhr, 15.50 Uhr an Dk; Ng 7.28 Uhr an Dk ab 8.22 Uhr, 8.38 Uhr an Trö ab 9.05 Uhr, 9.15 Uhr an Be; Ng 10.05 Uhr ab Be, 10.18 Uhr an Schö ab 10.34 Juhr, 10.46 Uhr an Dk; Ng 14.07 Uhr ab Dk, 14.21 Jahr an Trö ab 15.03 Juhr, 15.13 Uhr an Be; Ng 16.01 Uhr ab Be, 16.14 Uhr an Schö ab 16.43 Uhr, Üb 16.55 an Dk ab 17.52 Uhr, 18.03 an Hf ab 19.15 Uhr, 19.24 Uhr an Dk.
Legende: Co – Cottbus, Pi – Peitz, Ta – Tauer, Jl – Jamlitz, Wf – Weichensdorf, C – Calau, Fiw – Finsterwalde, Hf – Hennersdorf, Dk – Doberlug-K., Trö – Tröbitz, Be – Beutersitz, Schö – Schönborn
Sei. (Anfang Juli)

Est W.-P.-Stadt Guben
Lokbestand: 52 8008 (Raw), 52 8036 (k), 52 8038 (E), 52 8085 (Raw), 52 8090 (k), 52 8093 (E), 52 8110 (k), 52 8116 (k), 52 8121 (E), 52 8190 (E)
Umläufe: KBS 220: N 11.36 Uhr ab Co, 11.49 Uhr an Mf ab 12.38 Uhr, 12.53 Uhr an PiO ab 13.32 Uhr, 14.07 Uhr an WPGu; Ng 13.54 Uhr ab WPGu, 14.32 Uhr an PiO ab 15.37 Uhr 15.52 Uhr an Mf ab 16.50 Uhr 17.01 Uhr an Co; Dg 18.07 Uhr ab Co, 18.58 Uhr an WPGu; Ng 8.05 Uhr ab WPGu, 8.44 Uhr an PiO ab 9.18 Uhr, 9.33 Uhr an Mf ab 10.21 Uhr, 10.32 Uhr an Co.
Legende: Co – Cottbus, Mf – Merzdorf, PiO – Peitz Ost, WPGu – Wilhelm-Pieck-Stadt Guben
Sei (Ende Juli)

Bw Seddin
Lokbestand: 44 1053 (abg.) 44 1090 (abg.), 44 1305 (Raw), 44 1601 (Hzl), 44 2221 (Raw), 52 1662 (Raw), 52 8170 (abg.), 52 8178 (ex Brandenburg – E)
Di. (Anfang Juli)

Bw Dresden
Lokbestand: 50 2407 (Z-Park), 50 3565, 50 3636, 50 3661, 50 3673, 50 3694 und 86 1056. Nicht genannt sind die hier beheimateten Eisenbahnmuseumsfahrzeuge. Die Loks 50 3361 und 50 3673 wurden Mitte Juli zu einem Heizlokeinsatz in das Raw Dresden überführt. Die 86 1056 rangiert im Raw Dresden.
Sta. (Ende Juli)

Bw Nossen
Ergänzungen zu „me" 7/85, S. 14
50 3551 und 50 3657 wurden im Mai 1985 an das Bw Glauchau abgegeben. Die Kesselfrist der 50 1002 läuft im Dez. endgültig ab. Über die erneute Aufarbeitung ist noch nicht entschieden. 50 3581 wurde für den weiteren Einsatz als Hzl in Nossen vorbereitet.
Sta. (Ende Juli)

Bw Hoyerswerda
Lokbestand: 35 1019 (Denkmal), 44 2115 (Hzl, ex Saalfeld), 52 8004, 52 8009, 52 8037, 52 8046, 52 8058, 52 8083, 52 8109 (ex Kamenz) und 52 8198.
Umläufe: täglicher Einsatz vier Dampfloks!
Hw ab 7.06 Uhr (51661), Ny an 8.30 Uhr; Ny ab 10.31 Uhr (64234), Hw an 13.10 Uhr. Hw ab 11.50 Uhr (Lzz), Knr an 11.55 Uhr; Knr ab 12.45 Uhr (73236), Hw an 12.58 Uhr; Hw ab 13.51 Uhr (Lzz), Skl an 13.55 Uhr; Hw ab 13.51 Uhr (Lzz), Skl an 13.55 Uhr; Skl ab 14.50 Uhr (an 73207), Hw an 14.55 Uhr; Hw ab 16.13 Uhr (53286), Sn an 16.56 Uhr; Sn ab 17.51 Uhr (71285), an Bk 17.57 Uhr. Hw ab 11.37 Uhr (64245), Bos an 13.25 Uhr; Box ab 14.05 Uhr (64246) Hw an 16.23 Uhr; Hw ab 11.06 Uhr (61294), Hc an 12.04 Uhr; Hc ab 12.46 Uhr (73205), Lta an 12.56 Uhr; Lta ab 13.23 Uhr (73206), Hc an 13.33 Uhr; Lzz Hc – Sw; Sw ab 14.21 Uhr (61295), Ru an 14.29 Uhr; Ru ab 17.19 Uhr (61295), Hw an 19.11 Uhr. Ru ab 8.35 Uhr (64244), Hw an 10.21 Uhr.
Legende: Hw – Hoyerswerda; Ny – Niesky; Box – Boxberg; Knr – Knappenrode; Skl – Schwarzkollm; Lta – Lauta; Hc – Hohenbocka; Sw – Schwarzbach; Ru – Ruhland; Sn – Senftenberg; Bk – Brieske; Sdt – Sabrodt; Spe – Spreewitz; Ew – Elsterwerda.
Ru. (Ende Juni)

Nachbemerkungen der Redaktion

In den Ausgaben 1 bis 4/85 brachten wir eine Beitragsfolge über den Eisenbahnunfall am 22. Dezember 1939 in Genthin. Der Autor, Herr Joachim Grothe aus Caputh, hatte nach mühevollen Recherchen umfangreiches einschlägiges Archivmaterial ausgewertet und kommentiert, so daß erstmals eine umfangreiche Darstellung über den Unfallhergang und die vermuteten Unfallursachen veröffentlicht werden konnte. Ziel dieser Veröffentlichung war es, wie Herr Grothe einleitend schrieb, „diese Dunkelstelle in der Geschichte des Eisenbahnwesens auf unserem sozialistischen Staatsgebiet nach bestem Wissen aufzuhellen".
Die Ausführungen über die Eisenbahnkatastrophe in Genthin regten zahlreiche Leser an, sich mit dieser Thematik zu beschäftigen und aufgrund eigener Fachkenntnisse und Erfahrungen ihre Meinungen gegenüber der Redaktion zu äußern. Wir haben uns sehr über die unerwartet starke Resonanz gefreut und glauben, daß sie auch dem Autor trotz zum Teil gegenteiliger Auffassungen zu seinen Mutmaßungen über die Unfallursachen Genugtuung bereitete. Das offenkundige Interesse am Unfallgeschehen in Genthin und seinen Folgen hatte uns bewogen, obwohl seit der Erstveröffentlichung bereits eine längere Zeit verstrichen war, im Heft 12/84 Bemerkungen des Herrn Erich Preuß abzudrucken, in denen er sich u. a. gegen die von Herrn Grothe vertretene und ausführlich begründete Meinung wandte, daß mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit „eine durch die bestehende Inversionswetterlage bedingte beginnende Vergiftung des Lokführers durch Rauchgase, insbesondere Kohlenmonoxid", zum Unfall geführt habe, und dem Lokführer des D 180 die volle Schuld am Unfall beimaß. Diesen Standpunkt hatten auch andere Leser vertreten; wir wollten sie auch deshalb – und weil wir unsere Aufgabe darin sahen, zur Meinung auch die Gegenmeinung zu publizieren – den Lesern nicht vorenthalten.
Nun haben die Bemerkungen des Herrn Preuß erneut für Diskussionsstoff gesorgt, so daß sich über das Für und Wider gewiß noch längere Zeit streiten ließe. Das liegt jedoch nicht in unserer Absicht. Die noch vorhandenen Akten enthalten über einige Zusammenhänge keine genügend konkreten Angaben, und zum Teil sind die Aussagen der beteiligten Betriebseisenbahner widersprüchlich, so daß ein Streitgespräch kaum neue Erkenntnisse bringen würde und demnach letztlich fruchtlos bliebe.
Der Zweck der Veröffentlichungen wurde u. E. erfüllt, wir haben ihn bereits genannt. Im großen Zusammenhang und detailliert hat Herr Grothe den Hergang des Eisenbahnunfalls Genthin beschrieben, die zum Unfall führenden Fehlhandlungen und Begleitumstände aus seiner Sicht geschildert, die politischen Hintergründe bei der Untersuchung der Unfallursachen und bei der Strafverfolgung genannt. Darin liegt das unbenommene Verdienst des Autors, dem wir an dieser Stelle nochmals danken möchten.
Wir bedanken uns bei dieser Gelegenheit auch bei Herrn Preuß und allen anderen Lesern, die sich schriftlich, fernmündlich und in Gesprächen in der Redaktion so rege an der Diskussion beteiligt haben, die wir hiermit als abgeschlossen betrachten.
Im Ergebnis des Meinungsaustausches bliebe lediglich noch zu vermerken, daß es in Anbetracht des Bemühens des Herrn Grothe, zur weiteren Aufhellung der Unfallursachen beizutragen, unnötig war, die Mutmaßungen des Autors als „kühne Spekulation" zu bezeichnen. Außerdem möchten wir zur Richtigstellung darauf hinweisen, daß in den Ausführungen des Herrn Grothe nicht die Rede davon war, der schuldige Lokführer des D 180 hätte aufgrund der meteorologischen Situation eigentlich freigesprochen werden müssen.
Die Redaktion

Lohnenswert ...

... ist ein Besuch des an der Strecke Tanvald–Harrachov gelegenen Bahnhofs Kořenov in der ČSSR („me" berichtete über diese Bahn im Heft 7/82 auf den Seiten 7 bis 10). Neben den formschönen Triebwagen M 240 findet der Eisenbahnfreund hier auch drei Vertreter interessanter Dampflokbaureihen.
Diese Maschinen und ein 2.-Klasse-Personenwagen wurden anläßlich des 80jährigen Streckenjubiläums im Jahre 1982 erstmalig als museale Objekte der Öffentlichkeit gezeigt und sind seitdem meist während der Sommermonate zu besichtigen.
Im Bahnhofsgebäude von Kořenow befindet sich außerdem eine interessante Ausstellung über die Geschichte der Strecke Tanvald–Harrachov, deren Umstellung auf reinen Adhäsionsbetrieb in diesem Jahr abgeschlossen wird.

1 Bahnhof Poniklá; gelegen an der Strecke Martinice–Roginice in der malerischen Gegend Nordböhmens. Hier aufgenommen der M 152.0263 als P 25716 am 23. August 1984.

2 Die Lok 404.003 gehörte mit zwei weiteren Maschinen gleicher Bauart zu jenen Triebfahrzeugen, die zur Inbetriebnahme der Zahnradbahn Tanvald–Harrachov beschafft worden waren und für die Nachwelt erhalten bleibt.

3 Lok 310.0134 am 30. August 1984 in Kořenov

4 Leider ist die Betriebsnummer dieser ebenfalls in Kořenov stehenden Lok der BR 525.0 unbekannt. Ihr Einsatz währte bei den ČSD nur bis zum Jahre 1958.

Fotos: A. Hawlitschek, Meißen

1



2



3



4



mosaik

1



2



3



4



1 Immer wieder erfreut sich der Zwickauer Traditionszug, über den wir in der nächsten Ausgabe ausführlich berichten werden, großer Beliebtheit. Am 27. Oktober 1979 zog ihn die 50 849 anläßlich einer DMV-Sonderfahrt durch Hartenstein.

2 Anläßlich des 100. Jubiläums der Strecke Weimar–Gera verkehrte am 3. Juli 1976 dieser von der 89 6009 gezogene Sonderzug. Diese Aufnahme entstand bei der Ausfahrt in Kraftsdorf.

3 Schon zum gewohnten Bild gehören zwischen Radebeul Ost und Radeburg Reisende sowie Schaulustige mit historischer Tracht (16. Juli 1979 in Radeburg).

4 Als am 26. Mai 1984 der Bezirksvorstand Magdeburg des DMV der DDR eine Sonderfahrt mit der 64 007 durch die Altmark organisierte, erhielt die Lok mit Hilfe einer Feuerwehr „Wassernachschub".

5 Verdiente Ruhepause in Sternhaus-Ramberg am 4. Juli 1977. Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde aus allen Teilen der Republik halfen bei Erneuerungsarbeiten am Oberbau der Selketalbahn.

6 Auch im Winter haben Sonderfahrten ihre Reize. Die Bezirksvorstände Dresden und Erfurt organisierten schon mehrere Winterfahrten, wie auch am 18. Februar 1978, als die Erfurter Freunde mit der 94 1292 durch den Thüringer Wald fuhren.

Fotos: Verfasser (1 bis 3, 5 und 6); P. Köhler, Rathenow (4)

5



6



Rolf Steinicke (DMV),
amtierender Stellvertretender Direktor des Verkehrsmuseums Dresden und Vorsitzender der Kommission Eisenbahnfreunde beim Präsidium des DMV, Dresden

Traditionspflege bei der Deutschen Reichsbahn

Eisenbahn und Eisenbahnfreunde

Die Jubiläen der Eisenbahn in der Deutschen Demokratischen Republik – „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" – sind 1985 ein Schwerpunkt der publizistischen Arbeit unserer Zeitschrift. Eine Reihe von Beiträgen wurde dazu bereits veröffentlicht, weitere werden noch folgen.

Die Würdigung technisch-historischer Jubiläen sowie deren Vorbereitung und Durchführung ist sehr eng mit der Pflege von Traditionen überhaupt und dem Vorhandensein eines ausgeprägten Traditionsbewußtseins verbunden. Im Eisenbahnwesen werden diese Aktivitäten selbstverständlich in erster Linie von den Eisenbahnern selbst wahrgenommen. Mit Sicherheit wäre aber vieles ohne die organisierten Eisenbahnfreunde des DMV, die oft auch Berufseisenbahner sind, nicht möglich gewesen. Im Statut des DMV ist die Verpflichtung der Verbandsmitglieder zur Erhaltung von Sachzeugen der Verkehrsgeschichte und ihrer gesellschaftlich nützlichen Verwendung deutlich unterstrichen. Diesem Anliegen sollen folgende Gedanken gewidmet sein.

Seit dem 2. Verbandstag des DMV in Schwarzburg im Dezember 1970 besteht beim Präsidium des DMV eine zentrale Kommission Eisenbahnfreunde. In den letzten 15 Jahren trug sie durch zahlreiche Impulse mit Unterstützung der Bezirksvorstände und Arbeitsgemeinschaften der Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner zur Entstehung eines tragfähigen Hinterlandes der Eisenbahn zur Verwirklichung wahrer Traditionspflege bei.

Das kommt besonders im Jubiläumsjahr 1985 durch die Mitverantwortung bei repräsentativen Großveranstaltungen zum Ausdruck und ist neben Traditionsfahrten die attraktivste Seite.

Schwerpunkt: Technische Denkmale

Jubiläen sind immer Anlaß zurückzudenken, den Chronisten zu befragen, Entwicklungen nachzugehen. Das betrifft auch die bisherige 15jährige Kommissionsarbeit. Dank der stabilen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung in der DDR ist es seit Ende der 60er Jahre möglich, daß sich die Deutsche Reichsbahn mehr als zuvor der Traditions- und Denkmalspflege widmet, obwohl bereits 1952 das Verkehrsmuseum Dresden (VMD) Sachwalter der Verkehrsgeschichte wurde. So fällt in das Jahr 1969 die Verfügung des damaligen Ministers für Verkehrswesen, Dr. Erwin Kramer, über die Erhaltung von 32 Lokomotiven als „Technische Denkmale". Grund genug für die damals neugegründete Kommission, diesem Thema nachzugehen, bewegte doch die Erhaltung beliebter Dampflokomotiven durch den fortschreitenden Traktionswechsel viele Gemüter. Obwohl in erster Linie die Hauptverantwortung für diese Fragen beim VMD und offiziellen Reichsbahnstellen lag, wurde damals schon deutlich, daß ein so umfangreiches Programm ohne die ehrenamtliche Unterstützung eines großen Kreises engagierter Helfer nicht zu realisieren war. Zahlreiche Kontakte und die Einbeziehung der Verantwortlichen in die Kommissionsarbeit waren von Anfang an Gewähr dafür, mit realen Blicken an die Lösung der Aufgaben heranzugehen. Schließlich ging es darum, die Möglichkeiten der DR sachlich zu bewerten und überschäumende Wünsche von Eisenbahnfreunden in verantwortbaren Grenzen zu halten.

Gemeinsam mit dem VMD wurden zunächst entscheidungsfördernde Dokumente erarbeitet und die Museumslokomotiven begutachtet. Daran schloß sich die Umsetzung dieser Lokomotiven in geeignetere Abstellräume an. Begeisterte Eisenbahner übernahmen erste Konservierungsarbeiten an den Fahrzeugen; jeder kleine Fortschritt auf diesem Gebiet wurde mit Genugtuung von den Akteuren ebenso wie von den Besuchern der ersten öffentlichen Fahrzeugausstellungen aufgenommen. Schließlich gingen die nun in Angriff genommenen Aufgaben weit über das ursprünglich Gewollte hinaus. Wenn heute unsere Museumslokomotiven in ausgewählten Bahnbetriebswerken eine gesicherte Heimstatt gefunden haben, so ist dies meist das Verdienst von Freunden unseres Verbandes. Viele Arbeitsgemeinschaften leisten heute Gewaltiges bei der Betreuung von Lokomotiven und Wagen. Durch die Kenntnis der vorhandenen Möglichkeiten zur Pflege von Museumsfahrzeugen gingen von der Kommission zu Anfang der 70er Jahre weitere Vorschläge aus. Sie wurden gemeinsam mit den vom VMD geführten Ermittlungen Grundlage für Ergänzungen und Überarbeitungen der Museumsliste. Die letzte dazu in den Verfügungen und Mitteilungen des Ministeriums für Verkehrswesen (MfV) vorgenommene Veröffentlichung beinhaltet die vom Minister für Verkehrswesen, Otto Arndt, am 1. März 1975 in Kraft gesetzte „Ordnung für Eisenbahnmuseumsfahrzeuge", in der erstmals Dieselloks, Wagen und weitere Elloks einbezogen waren. Daß dieses Dokument aufgrund immer neuer Erkenntnisse und Initiativen der letzten Jahre wiederum überarbeitungswürdig wurde, ist in erster Linie auf das wachsende Interesse der Eisenbahner selbst und eine wirkungsvolle Öffentlichkeitsarbeit mit Sonderzugfahrten und Fahrzeugausstellungen mit dem Museumspark zurückzuführen. Die Erhaltung von Museumsfahrzeugen im Sinne der Denkmalpflege – die international schon damals hohe Beachtung genoß – kam den Interessen der Eisenbahnfreunde nach einer interessanten Freizeitbeschäftigung weitestgehend entgegen. Fester Bestandteil der Kommissionsarbeit waren von Anfang an auch die Schmalspurbahnen. An dieser Stelle soll aber auch nicht verschwiegen werden, daß die Erhaltung ausgewählter Schmalspurbahnen nicht den Eisenbahnfreunden zuliebe erfolgte. In der Phase verstärkter Streckenstillegungen bei der DR zugunsten des Straßenverkehrs bemühte sich die Kommission Eisenbahnfreunde über die Leitung des Verbandes um die Erhaltung von ein bis zwei Schmalspurbahnen für einen eventuellen Museumsbetrieb. Neue Erkenntnisse, die auch gesamtvolkswirtschaftliche Überlegungen einschlossen, führten zu der bekannten Entscheidung, sieben derartige Strecken langfristig zu erhalten. Durch den nun spruchreif gewordenen Traditionsbetrieb auf ausgewählten Strecken und die Nutzung der meisten Bahnen für Touristik und Naherholung kann trotz einiger technischer Probleme die damalige Entscheidung nur immer wieder begrüßt werden. Später hatte die Kommission Eisenbahnfreunde dank der Initiativen einzelner Mitglieder auch einen Anteil daran, daß die Schmalspurbahn Putbus–Göhren zusätzlich in das Erhaltungsprogramm aufgenommen wurde. Ohne Zweifel wird es eines Tages auch möglich sein, die für einen Traditionsbetrieb auf den Ostseebäderbahnen notwendige Voraussetzungen zu schaffen. Die reibungslose Zusammenarbeit mit den örtlichen Organen, dem DMV, dem Kulturbund der DDR und den beteiligten Eisenbahndienststellen ist erfahrungsge-

mäß eine wichtige Grundlage für solche Vorhaben.
Analog der Erhaltung von Museumslokomotiven gab die Perspektive der bekannten Schmalspurbahnen Anlaß, die Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner zur verstärkten Mitarbeit im Gleisbau aufzurufen. Wenn heute derartige Einsätze als „Lager der Arbeit und Erholung" in erster Linie den Initiativen der Jugendkommission des DMV zu verdanken sind und sich nicht nur auf die Schmalspurbahnen beschränken, ist doch Mitte der 70er Jahre durch die Initiative der Kommission Eisenbahnfreunde auf der Selketalbahn mehrfach Beachtliches geleistet worden. Mancher opferte einen Teil seines Urlaubs für den Gleisbau seiner geschätzten Schmalspurbahn. Erinnert sei in diesem Zusammenhang an den 1976 zu dieser Thematik gedrehten Fernsehfilm einer Absolventengruppe der Filmhochschule mit dem Thema „Gleisbettgeschichte". Unabhängig von den damaligen Aktivitäten unterstützen heute nach wie vor Arbeitsgemeinschaften der Eisenbahnfreunde die Schmalspureisenbahner auf zahlreichen Gebieten.

Veranstaltungen der Eisenbahnfreunde

Bereits bei Gründung der Kommission erfuhren die langfristig organisierten Großveranstaltungen der Eisenbahnfreunde als Höhepunkte des Verbandslebens eine besondere Wertschätzung. Stets trat dabei der DMV als Partner der Eisenbahn in Erscheinung und hatte am Gelingen großen Anteil. Vielen ist heute sicherlich noch in Erinnerung, wie der vor allem vom Bezirksvorstand (BV) Dresden des DMV getragene XVIII. MOROP-Kongreß in Dresden durch sein Rahmenprogramm für spätere Veranstaltungen feste Maßstäbe setzte. Höhepunkte der Anfangsjahre waren die Großveranstaltung zum 125jährigen Jubiläum der Strecke Löbau–Zittau, 1973 mit dem Sterntreffen der BV Dresden und Cottbus in Oberoderwitz oder 1974 100 Jahre Saalbahn und 75 Jahre „Rasender Roland" auf Rügen.
Aber auch eine „normale" Sonderfahrt war schon immer für den Veranstalter mit einem gewaltigen organisatorischen Aufwand verbunden. Die von der Kommission bearbeiteten „Veranstaltungskalender" enthalten aufgrund des gewachsenen Interesses heute gegenüber der 70er Jahre fast die doppelte Anzahl von Fahrten.
Viele Jugendliche gehören inzwischen als neue Generation zum großen Kreis der Eisenbahnfreunde, und nicht wenige haben dadurch einen Beruf bei der Eisenbahn erlernt!

Traditionsbahn und Traditionsbetrieb

Anläßlich des 3. Verbandstages des DMV wurde am 11. August 1974 der Traditionsbetrieb auf der Strecke Radebeul Ost–Radeburg durch unseren Verbandspräsidenten, Dr. Thiele, eröffnet. Durch die langfristige Erhaltung ausgewählter Schmalspurbahnen erhielt der Traditionsbetrieb parallel zum Regelbetrieb auf ausgewählten Strecken neuen Auftrieb. Auf dem Bahnhof Radebeul Ost waren in den Jahren zuvor von verantwortungsbewußten Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden Schmalspurfahrzeuge der ehemaligen Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen gesammelt und restauriert worden. Die Kommission empfahl dem BV Dresden 1975 die Gründung einer gesonderten Arbeitsgemeinschaft Traditionsbahn, der heutigen AG 3/58. Der Traditionsbetrieb fand große Unterstützung sowohl in den Maßnahmeplänen des Ministers für Verkehrswesen zur „Perspektive der im Netz der DR verbleibenden Schmalspurbahnen der DDR" als auch in der „Ordnung für Eisenbahnmuseumsfahrzeuge" aus dem Jahre 1975. Die Ausstrahlungskraft der Radebeuler AG ist vielen hinreichend bekannt, der Widerhall bei der Bevölkerung und den örtlichen staatlichen Organen beträchtlich.
Seit 1975 ist die Zeit stürmisch vorangegangen, und durch die Radebeuler Erfolge inspiriert, hat der 5. Verbandstag des DMV in Magdeburg 1982 in seinen Beschlüssen allen Eisenbahnfreunden in den Bezirksvorständen des DMV die Unterstützung örtlicher Initiativen der DR zur Aufnahme von Traditionsbetrieben empfohlen. Durch das Vorhandensein des Traditionseilzuges und des Traditionspersonenzuges sind auf den regelspurigen Strecken gute Voraussetzungen für einen solchen Betrieb geschaffen worden. Jüngstes Beispiel dafür waren die Fahrten aus Anlaß der Berliner Fahrzeugausstellung zu den großen Eisenbahnjubiläen dieses Jahres.
Anliegen der Kommission Eisenbahnfreunde war und ist es außerdem, langjährige Erfahrungen bewährter Betreuerkollektive, wie z. B. der AG „Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg" oder der AG „Traditionszug Zwickau", zu verallgemeinern, ohne dabei etwa in die Belange der Bezirksvorstände oder technischer Dienststellen der DR einzugreifen.
Ein Dank sei in diesem Zusammenhang den Hauptverwaltungen Maschinen- und Wagenwirtschaft des MfV ausgesprochen, die jederzeit die genannten Vorhaben durch ihre zuständigen Mitarbeiter unterstützen.

Erforschung der Verkehrsgeschichte

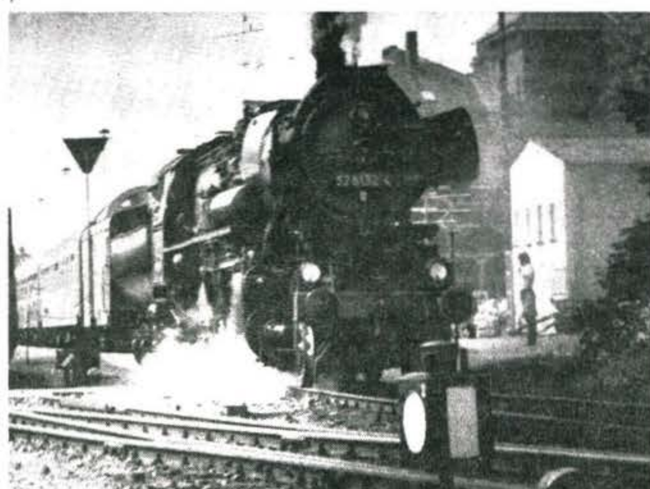
Einige Worte sollen nun noch den verbandsinternen und verkehrsgeschichtlichen Veröffentlichungen des transpress-Verlages gewidmet werden.
In den Reihen der Eisenbahnfreunde gibt es bereits seit vielen Jahren eine große Zahl von Amateurhistorikern, die mit großem Engagement ausgewählte Strecken geschichtlich erforschen und andere technisch-historische Arbeiten verfassen. Dieses Fachwissen mußte unbedingt der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, zumal dafür eine breite Bedarfslücke bestand und noch besteht. Viele Monographien, vor allem der AG 3/58 und der AG 8/9 Rostock, bereichern inzwischen die Sammlungen der Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner. Es ist deshalb selbstverständlich, daß die Kommission Eisenbahnfreunde vom ersten Tage an mit großem Interesse das Projekt des transpress-Verlages zur Herausgabe der Reihe „Verkehrsgeschichte" unterstützte und sich am (heute leider nicht mehr aktiven) Beirat beteiligte. Mittlerweile sind selbst einige Kommissionsmitglieder zu Autoren geworden. Die ständig wachsenden Bedürfnisse auf dem Gebiet der Eisenbahnliteratur sprechen nicht nur für die Qualität der Erzeugnisse unseres Verkehrsverlages, sondern auch von der ständig steigenden Anhängerschaft eisenbahninteressierter Bevölkerungskreise in unserer Republik.

Resümee

Nicht alle anstehenden Fragen und Initiativen konnten hier erwähnt werden. Aus der Vielzahl von Wünschen, Vorstellungen und Ideen für die zu koordinierende Tätigkeit im Verband standen jene, die eine große Zahl von Freunden gleichzeitig interessieren, der Öffentlichkeitsarbeit im Verband am meisten zugute kommen und im Zusammenwirken mit der Deutschen Reichsbahn am sinnvollsten erscheinen.
Viele Anliegen konnten in den zurückliegenden 15 Jahren Schritt für Schritt verwirklicht werden, manches ist noch ungelöst und darf keinesfalls zur Resignation führen.
Wichtig ist, den begonnenen gemeinsamen Weg aller Leitungsebenen des DMV mit den Mitgliedern in den Arbeitsgemeinschaften fortzuführen und eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung für uns alle immer als erstrebenswertes Ziel anzusehen.

175 Jahre Putbus

Anläßlich der Feierlichkeiten „175 Jahre Putbus" war auf der KBS 955 vom 3. Juli bis 7. Juli 1985 vor allen Personenzügen die Lok 52 8132 des Bw Eberswalde im Einsatz. Aus gleichem Grund übernahmen in dieser Zeit die „Rügenloks" 99 4632 und 99 4633 wieder einmal nach langer Zeit gemeinsam den gesamten Verkehr auf der KBS 956. Verschrottet wurde im Juni 1985 die Schmalspurdiesellok 100 902, wobei ausgewählte Teile für die 100 901 aufgehoben werden. Ebenfalls zerlegt, wegen Neuanschaffung, wurde der SKL der Schmalspurbahn.
Abb. 1 zeigt die 52 8132 am 4. Juli 1985 vor einem Personenzug in Putbus.
Text und Foto:
W. Krentzien, Saßnitz

1


2


3


Eisenbahn weicht der Braunkohle

Zur Erschließung neuer Braunkohlevorräte wurde die Reichsbahnstrecke Görlitz – Zittau (KBS 241) um die Gemeinde Deutsch-Ossig verlegt. Die Neubautrasse von rund 6 km Länge zwischen Weinhübel und Hagenwerder ist dabei nur 700 m länger als die bisherige Strecke. Dadurch wurden rund fünf Quadratkilometer Fläche für den Bergbau frei.
1984 schütteten Werktätige des VEB Autobahnbaukombinat Magdeburg den neuen Bahndamm auf. Parallel dazu entstanden eine Fertigteilbrücke über die F 99 in der Ortslage Görlitz-Weinhübel, ein neuer Haltepunkt für die Gemeinde Deutsch-Ossig sowie ein schienengleicher gesicherter Bahnübergang für die genannte Fernverkehrsstraße. Anfang dieses Jahres wurden der Oberbau verlegt und anschließend die sicherungstechnischen Anlagen installiert.
Am 23. Mai 1985 erfolgte die Übergabe der Neubaustrecke durch den Vizepräsidenten für Bahnanlagen der Rbd Cottbus. Der P 16811 mit der Görlitzer 110 658 eröffnete den planmäßigen Zugverkehr. Zahlreiche Freunde der Eisenbahn sowie Einwohner der Gemeinde Deutsch-Ossig hatten sich zur Begrüßung des ersten Zuges am neuen Haltepunkt eingefunden.
Auf Abb. 2 Lok 52 8185 mit dem Nahgüterzug 65204 Hagenwerder – Görlitz auf der neuen Spannbetonbrücke über der Fernverkehrstraße 99 in der Ortslage von Görlitz-Weinhübel am 28. Mai 1985.
Text und Foto:
W. Rettig, Görlitz

BR 102 mit Akku

Derzeit im Probebetrieb befinden sich im Raw „Wilhelm Pieck" Karl-Marx-Stadt fünf Lokomotiven der ehemaligen BR 102, die mit Akkumulatoren ausgerüstet wurden (Abb. 3). Eine Arbeitsgemeinschaft des Raw Halle entwickelte diese Neuerung. Technische Daten: V_{max} 12 km/h, Dienstmasse etwa 26 t, Strömungsgetriebe umgebaut in ein Rädergetriebe, Gleichstromfahrmotor EM 60, 96 Starterbatterien der BR 106. Die Erprobung der Maschinen ist noch nicht abgeschlossen.
Text und Foto: (26. März 1985)
G. Zeidler, Karl-Marx-Stadt

Großer Andrang auf schmaler Spur

1 369 Pioniereisenbahner, Schüler im Alter zwischen 11 und 18 Jahren, sorgte 1984 als Schaffner, Zugführer, Fahrkartenverkäufer, Schrankenwärter, Rangierleiter, Aufsicht und Brigadeleiter für einen reibungslosen und sicheren Fahrbetrieb auf den elf Pioniereisenbahnen unserer Republik. Die 1 194 472 beförderten Fahrgäste, davon knapp die Hälfte Erwachsene, zeugen von der Beliebtheit dieser kleinen Bahnen. Dabei legten die Züge auf den 381-, 500- und 600-mm-spurigen Gleisen 70 251 Kilometer zurück. Hinzu kamen u. a. 6 359 VMI-Stunden und 44 Pioniereisenbahner nahmen im September 1984 ein Lehrverhältnis bei der Deutschen Reichsbahn auf. Nachfolgende Übersicht enthält die Beförderungsleistungen der elf in unserer Republik betriebenen Pioniereisenbahnen von 1978 bis 1984. Damit werden gleichzeitig die in dem 1981 vom transpress VEB Verlag für Verkehrswesen herausgegebenen Buch „Pionier- und Ausstellungsbahnen" enthaltenen Angaben früherer Betriebsjahre ergänzt.
Hdw.

Jahr	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
PE Dresden	529 734	553 911	536 028	508 286	547 561	559 565	508 400
PE Leipzig	113 144	115 145	82 827	103 633	100 074	109 391	110 306
PE Karl-Marx-Stadt	80 353	84 530	98 902	92 155	76 529	75 531	55 087
PE Cottbus	112 173	140 113	104 358	102 628	97 640	95 814	118 439
PE Berlin	29 523	41 072	102 653	66 755	76 310	67 612	79 622
PE „7. Oktober" Plauen (Vogtl.)	19 202	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	15 552
PE Halle (Saale)	79 942	82 886	56 592	81 493	74 395	63 464	79 452
PE „Junges Leben" Vatterode	20 790	21 994	18 266	19 775	21 310	18 485	21 005
PE „Drushba" Bernburg	112 514	104 849	94 423	91 910	83 449	92 511	95 980
PE Gera	71 029	64 743	78 014	64 815	81 864	75 621	62 117
PE Oldtimer Görlitz	38 207	49 285	44 138	40 389	52 850	48 347	48 512

1) außer Betrieb

Fred Hafner, Berlin

Elektrisch von Nord nach Süd

Die Elektrifizierung ist und bleibt auch künftig der Hauptweg für Modernisierung, Rationalisierung und Leistungsanstieg der Eisenbahn. Seit Mai dieses Jahres wird die Strecke Berlin–Rostock elektrisch befahren; Ende 1985 werden 2 195 km elektrifiziert sein. Das Ziel im Fünfjahrplan 1981 bis 1985 bestand darin, 700 bis 750 km Strecken zu elektrifizieren, erreicht werden 925 km. Am 17. April 1986, zum Beginn des XI. Parteitages, soll in Bad Kleinen der tausendste elektrische Kilometer seit 1981 in Betrieb gehen. Die jährlichen Zuwachsraten wurden ständig erhöht (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1 Entwicklung der Elektrifizierung

Jahr	neue elektrifizierte Strecke
1981	85,9 km
1982	139,1 km
1983	155,8 km
1984	252,9 km
1985	295 km (Plan)

Bis 1990 werden sich die jährlichen Zuwachsraten an elektrifizierten Strecken bei rund 300 km „einpegeln". Die Vorteile der elektrischen Traktion gegenüber der Dieseltraktion sind seit Jahren international erkannt, so daß man in einigen Ländern bereits dazu übergeht, auch durchschnittlich belastete Strekken mit Fahrleitung zu überspannen. In unserem Land ergibt sich folgender Nutzen: Die Dieseltraktion benötigt rund 20 bis 25 Prozent des Dieselkraftstoffverbrauchs der gesamten Volkswirtschaft, die E-Traktion hingegen nur ein Prozent des Elektroenergieverbrauchs. Die Senkung der Kosten durch Einsparung von Importen und Nutzung einheimischer Braunkohle wird überschlägig mit 40 Prozent angegeben. Geringere Lärmbelästigung sowie höhere Umweltfreundlichkeit durch Wegfall der Abgase sollen nicht unerwähnt bleiben. Für die Betriebsführung haben jedoch die höhere installierte Leistung und der fast unbegrenzte Aktionsradius elektrischer Lokomotiven größere Bedeutung. Zum Beispiel hat die Ellok der BR 242 eine Stundenleistung von 2 920 kW, die Diesellok der BR 132 hingegen nur 1 650 kW. Durch diese höhere Zugkraft können bei Ausschöpfung der technologischen Möglichkeiten die Fahrzeiten der Züge um fünf bis fünfzehn Prozent verkürzt werden. Die Durchlaßfähigkeit der Stecken erhöht sich um acht bis zwölf Prozent.

1 Mehr und mehr sind vor schnellfahrenden Reisezügen Lokomotiven der Baureihe 243 – wie hier im Bahnhof Berlin-Lichtenberg – zu sehen. Rund 70 Maschinen dieser modernen und leistungsfähigen Triebfahrzeug-Baureihe rollen bereits auf den Gleisen der DR.

2 Blick auf den Abstellbahnhof Rummelsburg. Seit 4. Juli 1985 fahren nun auch die Sputnikzüge aus Richtung Potsdam bis Berlin-Karlshorst mit elektrischer Traktion, nachdem an diesem Tage Berlin-Rummelsburg an das elektrisch betriebene Streckennetz der DR angeschlossen worden ist.

Fotos: Verfasser

1



2



Die Liste der Vorteile ist lang, ebenso wären Nachteile aufzuzählen. Doch alle Diskussionen sind müßig, die elektrische Traktion hat längst den Siegeszug angetreten. Sie wird über einen längeren Zeitraum die effektivste Traktionsart bleiben, auch unter dem Gesichtspunkt einer stärkeren Nutzung der Kernenergie.

Zurück zur Gegenwart: Die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken wurde in der DDR zum gleichnamigen Jugendobjekt erklärt, das auf der 3. Tagung des Zentralrates der Freien Deutschen Jugend (FDJ) 1982 übergeben wurde. Es umfaßt alle Phasen der Vorbereitung und Durchführung der großen Bauvorhaben sowie Kooperations- und Zulieferleistungen. 1984 erbrachten rund 1 200 Jugendliche über die Hälfte der

gesamten Leistungen bei der Elektrifizierung. In diesem Jahr ist geplant, daß 1 500 FDJler 60 Prozent der Arbeiten übernehmen. Die Anzahl der Jugendbrigaden wird dabei von 79 auf 90 steigen. Gegenwärtig sind 2 490 Arbeitskräfte aus 46 Betrieben der Volkswirtschaft und der DR eingesetzt. Zwei Bauzüge der DR wurden zu Jugendbauzügen formiert, ebenso eine Tiefbaumeisterei zur Jugendtiefbaumeisterei.

Die Mitarbeit an der Streckenelektrifizierung verlangt die Bereitschaft, mit dem Bau- und Montagekollektiv ständig von Baustelle zu Baustelle zu wechseln. Der Wohnwagen wird zum zweiten Zuhause. Deshalb wurde in den vergangenen Jahren der Park an Waschwagen, Küchenwagen, Wagen für die kulturelle Betreuung, Aufenthaltswagen, Werkstatt- und Lagerwagen erweitert und modernisiert. Um die kulturelle Betreuung zu verbessern, wurde im Mai dieses Jahres der im Raw Wittenberge zum rollenden Jugendklub umgebaute Triebwagen 175 005/006 in Dienst gestellt.

Die Elektrifizierung erweist sich als ein großes Gemeinschaftswerk von Betriebseisenbahnern, Bau- und Montagekollektiven, Projektanten und Ingenieuren. Mit den Inbetriebnahmen bis 1984 wurde der durchgängige Zugverkehr aus dem Süden, von Bad Schandau, Dresden, Karl-Marx-Stadt, Halle, Leipzig, Reichenbach, Erfurt und Arnstadt nach Berlin aufgenommen. Acht Bezirksstädte waren an das elektrifizierte Netz angeschlossen. Nachdem seit 18. Mai 1985 die neunte Bezirksstadt, Rostock, mit Elloks erreicht wird, sollen noch in diesem Jahr Warnemünde und der Seehafen Rostock an das elektrifizierte Netz kommen, was die Bedingungen für die Zu- und Abfuhr der Export-, Import- und Transitgüter verbessert.

Insgesamt wurden bisher 26 000 Fundamente fertiggestellt, die Maste eingesetzt und rund 2 700 km Kettenwerk, das sind Fahrleitung und Tragseile, gezogen. Für die Bahnstromversorgung wurden acht Umformerwerke errichtet. Eine detaillierte Übersicht über die einzelnen in Betrieb genommenen elektrischen Abschnitte bei der DR seit 1979 enthält Tabelle 2. Sie schließt an die im „me" 10/79 veröffentlichte Übersicht an.

Der Bau der elektrischen Anlagen als wichtigste Voraussetzung für die E-Traktion ist jedoch nur die eine Seite der Medaille. Um die Kosten günstig zu gestalten, ist eine höchstmögliche Ausnutzung des vorhandenen Netzes anzustreben. Ein internationaler Vergleich auf diesem Gebiet ist aufschlußreich und unterstreicht die Spitzenstellung der DR in Europa. Ende 1985 werden bei der DR 15,8 Prozent des Netzes elektrifiziert sein, zu diesem Zeitpunkt werden 37 Prozent aller Zugförderleistungen elektrisch gefahren. In der ČSSR werden auf 24 Prozent Netzanteil elektrifizierter Strecken 42 Prozent aller Leistungen gefahren. Die PKP fährt auf 30 Prozent Netzanteil 56 Prozent und die DB auf 40 Prozent Netzanteil 75 Prozent elektrisch.

Schwerpunkte der Elektrifizierung im Fünfjahrplan-Zeitraum 1986 bis 1990 werden das Kohlengebiet um Senftenberg und dessen Anschluß an Berlin, der Anschluß Rostocks über Schwerin – Bad Kleinen, der Anschluß der Insel Rügen mit dem Fährhafen Mukran und wichtige Querverbindungen sein. Das soll mit geringeren Kosten und der Einsparung bzw. Substitution hochwertiger Materialien, wie Stahl, Kupfer und Zink einhergehen. In jedem Fall wird die Elektrifizierung dazu beitragen, die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit bei der DR (in diese Rechnung gehen alle Personen-, Eil-, Schnell- und Expreßzüge ein) von 63,2 km/h im Jahre 1984 auf 71 km/h im Jahre 1990 anzuheben.

Tabelle 2 Inbetriebnahmedaten der elektrifizierten Streckenabschnitte von 1979 bis Juli 1985

Termin	km	Streckenabschnitt
15. 2. 1979	10,7	Lutherstadt Wittenberg – Zahna
27. 5. 1979	21,2	Zahna – Jüterbog
27. 5. 1979	9,4	Radebeul West/Radebeul-Naundorf – Weinböhla
30. 9. 1979	34,8	Weinböhla – Elsterwerda
1. 6. 1980	13,0	Jüterbog – Luckenwalde
18. 12. 1980	0,7	Grünauer Allee – Wilhelm-Pieck-Allee (Leipziger S-Bahn)
31. 5. 1981	29,0	Elsterwerda – Doberlug-Kirchhain – Brenitz-Sonnewalde
27. 9. 1981	25,0	Luckenwalde – Ludwigsfelde
27. 9. 1981	17,6	Brenitz-Sonnewalde – Uckro
16. 12. 1981	14,2	Uckro – Golßen
1. 3. 1982	10,4	Golßen – Baruth
23. 5. 1982	33,7	Baruth – Berliner Außenring (Abzw. Glasower Damm [Agd])
23. 5. 1982	33,3	Agd – Michendorf – Seddin
23. 5. 1982	15,3	Ludwigsfelde – Genshagener Heide Ost (Gho)
31. 7. 1982	8,2	Birkengrund/Genshagener Heide – Teltow
15. 12. 1982	34,2	Saarmund/Michendorf – Potsdam Hbf – Priort
22. 12. 1982	4,0	Delitzsch unt Bf
29. 5. 1983	8,7	Abzweigung Glasower Damm West – Flughafen Berlin-Schönefeld
29. 5. 1983	4,7	Priort – Wustermark Rbf
29. 5. 1983	4,8	Priort – Wustermark
29. 5. 1983	3,2	Wustermark Rbf – Wustermark Gzgleis
29. 5. 1983	3,2	Wustermark Rbf – Wustermark Pzgleis
13. 6. 1983	1,0	Wilhelm-Pieck-Allee–Ho-Chi-Minh-Straße (Leipziger S-Bahn)
25. 9. 1983	8,0	Doberlug-Kirchhain Nord – Abzw. Hennersdorf – Hennersdorf
25. 9. 1983	7,8	Flughafen Berlin-Schönefeld – Grünauer Kreuz – Berlin Grünau
25. 9. 1983	8,6	Abzw. Golm – Werder
28. 9. 1983	48,0	Wustermark/Wustermark Rbf/Priort – Falkenhagen – Hennigsdorf Nord – Birkenwerder
28. 9. 1983	23,0	Albrechtshof – Nauen
7. 10. 1983	9,0	Hennigsdorf – Velten
15. 12. 1983	25,0	Birkenwerder – Löwenberg
19. 12. 1983	0,8	Ho-Chi-Minh-Straße – Militzer Allee (Leipziger S-Bahn)
11. 4. 1984	12,0	Löwenberg – Gransee
15. 5. 1984	10,1	Neudietendorf – Arnstadt Hbf
21. 5. 1984	22,0	Gransee – Fürstenberg
28. 5. 1984	26,0	Halle – Delitzsch ob Bf
1. 6. 1984	12,4	Glauchau – Gößnitz
2. 6. 1984	8,8	Berlin-Grünau – Berlin-Schöneweide
2. 6. 1984	28,0	Fürstenberg – Adamsdorf
29. 9. 1984	52,0	(Magdeburg–) Zielitz – Borstel
30. 9. 1984	13,9	Berlin-Schöneweide – Frankfurter Allee – Berlin-Lichtenberg
30. 9. 1984	1,8	Delitzsch Südwestkurve
27. 10. 1984	22,8	Adamsdorf – Kargow
15. 12. 1984	6,4	Kargow – Waren (Müritz)
15. 12. 1984	36,7	Berlin-Lichtenberg – Birkenwerder
19. 5. 1985	88	Waren (Müritz) – Güstrow – Rostock
1. 6. 1985	20	Grünauer Kreuz – Biesdorfer Kreuz
5. 7. 1985	11	Rummelsburg Rbf – Ostendgestell – Eichgestell Rummelsburg–Gabelung Berlin-Lichtenberg, Biesdorfer Kreuz: Süd nach West und Nord über Südwest nach West

Eberhard Leupold (DMV), Berlin

Sowjetische Stellwerke der DR

Aufmerksame Eisenbahnfreunde werden bei ihren Reisen auf Bahnhöfen besonders in Thüringen und in der Lausitz Lichtsignale mit untereinander angebrachten Signaloptiken und langen Schuten (Optikschutzschirme) entdeckt haben. Diese Signale gehören zu Stellwerken sowjetischer Bauart, die hauptsächlich auf eingleisigen Nebenbahnen zur Rationalisierung des Betriebes und als Ersatz für überalterte Sicherungstechnik eingebaut werden.
Auf der Grundlage von Abkommen besteht seit 1974 die Möglichkeit, im Rahmen der sozialistischen Integration sowjetische Stellwerke in die DDR zu importieren. Sie wurden den Betriebsbedingungen der Deutschen Reichsbahn angepaßt und erhielten die Bezeichnung EZMG.

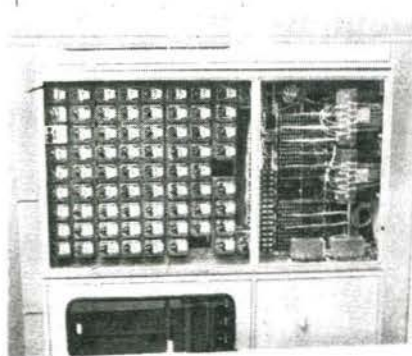
Das Betriebsprogramm

Das EZMG-Stellwerk ist als Fahrstraßenstellwerk aufgebaut, d. h. alle Zug- und Rangierfahrten erfolgen über technisch gesicherte Fahrstraßen. Im Grundsystem können bis zu fünf Bahnhofsgleise und auf jeder Bahnhofsseite vier einzelne oder acht elektrisch paarweise gekuppelte Weichen oder Gleissperren angeschlossen werden. Außerdem ist es möglich, zu den Fahrstraßen des Grundsystems zusätzliche Rangierfahrten einzurichten. Für die automatische Gleisfreimeldung sind Gleisstromkreise ebenfalls sowjetischer Bauart vorhanden. Zur Streckensicherung wird der sowjetische Relaisblock RPB-T oder Felder-Streckenblock (DR-Ausführung) verwendet. Ortsbedingte Weichen und Wegübergänge können in die Abhängigkeiten zu den Signalen mit einbezogen werden.

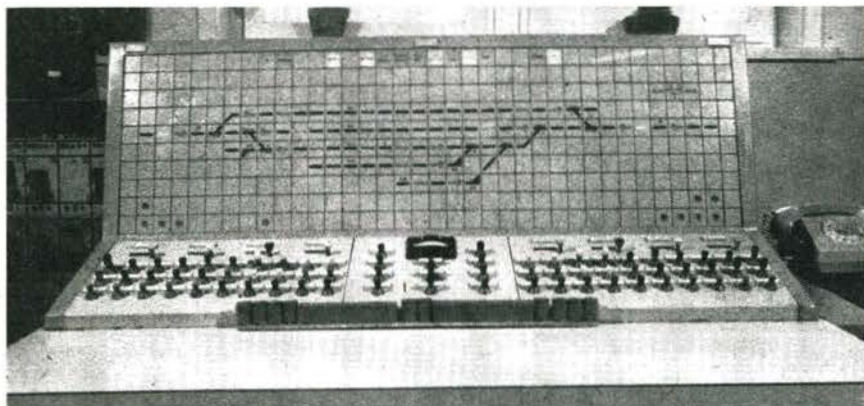
Die technische Ausgestaltung

Das EZMG-Stellwerk ist ein Relaisstellwerk. Alle Abhängigkeiten und Verschlüsse werden elektrisch hergestellt. Die Relais sind in Innenraumschränken untergebracht (Abb. 1). Jeder Schrank hat eine bestimmte Funktion innerhalb des Systems. Vom Zentralsteuerschrank werden die von der Bedienungseinrichtung kommenden Befehle an die Weichensteuerschränke weitergegeben, von denen einer zu jedem Bahnhofskopf gehört. In diesen Schränken sind die Relais zum Umstellen und Überwachen der Weichen und zum Anschalten und Überwachen der Signale untergebracht. Außerdem können je nach Bedarf ein Gleisstromkreisschrank, ein Blockschrank und ein Schrank für besondere Abhängigkeiten (Wegübergänge, Streckenblock DR-Ausführung, isolierte Schienen usw.) vorhanden sein. Ein Stromversorgungsschrank speist alle Innen- und Außenanlagen mit den verschiedensten Spannungen. Die Stromversorgung erfolgt aus dem öffentlichen Energieversorgungsnetz. Bei Netzausfall übernehmen zwei aus einer 24-V-Batterie gespeiste Wechselrichter die Netzersatzspeisung.
Zur Bedienung der Anlage ist ein dreiteiliger Bedienungstisch mit aufgesetzter Meldetafel vorhanden (Abb. 2). Der linke und der rechte Teil (entsprechen je einem Bahnhofskopf) nehmen die Fahrweg-, Signal-, Block- und einige Hilfstasten auf. Im mittleren Teil sind Tasten für zentrale Funktionen und ein Meßinstrument zur Anzeige des Weichenumlaufs eingebaut.
Weichen werden in der Regel durch die Fahrwegeinstellung automatisch umgestellt. In besonderen Fällen ist auch eine Einzelumstellung möglich. Die Fahrstellung der Signale erfolgt nach der Fahrwegeinstellung durch Bedienen der Signaltaste.
Auf der Meldetafel ist die Gleislage des Bahnhofs symbolisch dargestellt. Ständig ausgeleuchtet werden der eingestellte Fahrweg, die Fahrtstellung der Signale und der Zustand des Streckenblocks. Durch Abfragetasten kann das Rot- bzw. Gelblicht der Haupt- und Vorsignale die Gleise und Weichen bei automatischer Gleisfreimeldung und die Lage der Weichen festgestellt werden.
Die Schlüssel verschlossener ortsbedienter Weichen sind in elektrischen Schlüsselsperren – sie befinden sich seitlich am Bedienungstisch – eingeschlossen.
Die elektrischen Weichenantriebe entsprechen nicht den anderen bei der DR verwendeten. Der Verschluß der Weichenzunge erfolgt im Antrieb. Der Stellweg beträgt nur 154 mm (sonst 220 mm). Der sogenannte Klammerspitzenverschluß der Weichenzungen entfällt.
Ein Lichtsignal sowjetischer Bauart unterscheidet sich deutlich von der DR-Ausführung durch seine großen Optiken mit einer Lichtaustrittsöffnung von 210 mm (sonst 140 mm) und die langen Schuten. Wegen der großen Optiken ist nur eine Anordnung untereinander möglich (Abb. 3). In der Reihenfolge von oben nach unten sind die Signalfarben wie folgt angeordnet: grün, gelb, rot, weiß und gelb. Um auch das in der UdSSR nicht übliche Signalbild Ra 12 zeigen zu können, wurde zusätzlich zwischen dem oberen und dem unteren Schirm an einer Traverse eine weiße Optik angebaut.
Der Signalmast besteht aus Stahlrohr mit einem Außendurchmesser von 140 mm. An dessen Rückseite ist eine Steigleiter befestigt. Am unteren Teil des Mastes befinden sich der Transformatorkasten für die Signallampen und

1



2



1 Geöffneter Relaisschrank

2 Bedienpult

3 Signalschirme mit Optiken

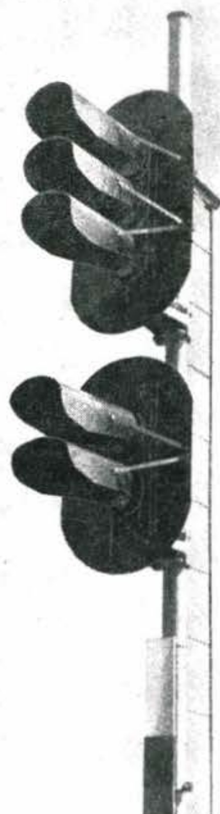
4 Gleiskontrollpunkt

5 Wageninduktor

6 Originalmaße eines Lichthauptsignals

Fotos: Zimmer (ZBDR);
Zeichnung: Verfasser

3



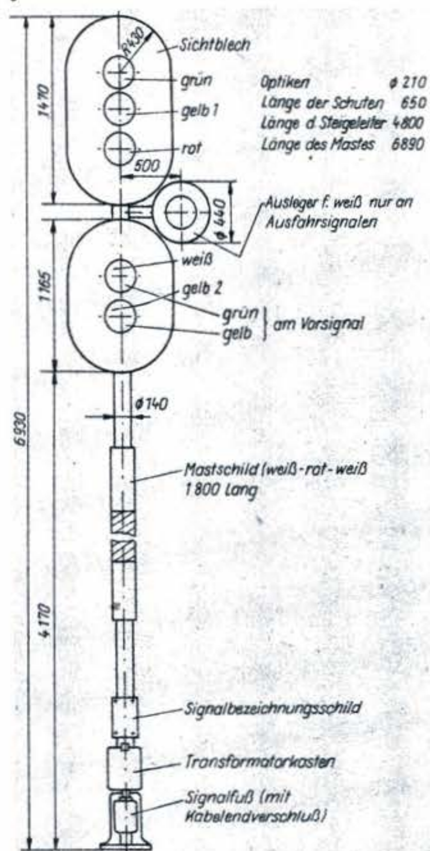
4



5



6



im Signalfuß der Kabelverschluß. Bei beschränkten Plastverhältnissen zwischen den Gleisen kann auch ein Stahlschmalmast aus der DR-Produktion verwendet werden.
Der Relaisblock RPB-T kann mit oder ohne automatischer Zugschlußkontrolle betrieben werden. Bei der automatischen Zugschlußkontrolle befindet sich vor der Eingangsweiche des Bahnhofs ein Gleiskontrollpunkt (Abb. 4). Am Zughaken des letzten Wagens eines Zuges wird der Wageninduktor angehängt (Abb. 5). Beim Überfahren des Gleisinduktors am Gleiskontrollpunkt durch den Wageninduktor wird im Stellwerk die Rückblockung ausgelöst. Da auch die Vorblockung automatisch erfolgt, ist vom Fahrdienstleiter nur noch der Erlaubniswechsel vorzunehmen. Diese Art der Blockung wird zur Zeit nur auf den Streckenabschnitten Gotha–Leinefelde und Bleicherode Ost–Bischofferode angewendet. Wird der RPB-T-Block ohne automatische Zugschlußkontrolle betrieben oder ist Streckenblock der DR-Bauart vorhanden, muß der Fahrdienstleiter die Rückblockung nach Erkennen des Zugschlusses selbst vornehmen.

Nach Inbetriebnahme der beiden ersten EZMG-Stellwerke auf den Bahnhöfen Bleicherode Stadt und Bischofferode im Jahre 1976 wurde diese Stellwerkbauart inzwischen auf zahlreichen Bahnhöfen installiert. Sie hat sich in betrieblicher und technischer Hinsicht sehr gut bewährt und trägt zur weiteren Rationalisierung und Modernisierung bei der Deutschen Reichsbahn bei.
Für den Modelleisenbahner sind die Lichtsignale von besonderem Interesse. Die großen Optiken mit den langen Schuten und der Stahlrohrmast gestatten es, vorbildgetreue Lichtsignale herzustellen. Abb. 6 enthält die wichtigsten Originalmaße.

Jubiläum im Markenbild

Das sozialistische Eisenbahnwesen und seine Traditionen – so lautet die am 24. September erscheinende Sonderbriefmarkenausgabe zum diesjährigen Eisenbahnjubiläum. Detlef Glinski, Berlin, schuf die vier Kleingrafiken mit den Motiven Meldetafel GS II DR (Detail), Gleisbildstellwerk (20-Pf-Wert), „Saxonia" (1838), A. Schubert (1808–1870) sowie Baureihe 250 (25-Pf-Wert), Streckenelektrifizierung (50-Pf-Wert) und Hauptbahnhof Leipzig (85-Pf-Wert). Im Schmuckzudruck des offiziellen Ersttagsbriefumschlages sind des weiteren eine historische Dampflokomotive und ein modernes Triebfahrzeug wiedergegeben.
hjw



Karl Scheidler, Berlin

Die Harzquerbahn im Garten

Eine Modellbahn-Anlage im Maßstab 1:22,5

Diese Gartenbahnanlage zeigt einzelne Motive der Harzquerbahn. Den Mittelpunkt stellt der Bahnhof Wernigerode Westerntor mit den Bahnsteig- und mehreren Abstellgleisen dar, wozu auch das Sägewerk mit dem Anschlußgleis gehört. Ebenfalls wurde die Umgebung des Bahnhofs Benneckenstein nachgestaltet. Beide Bahnhöfe befinden sich in einem Gleisoval. Auf Kopfbahnhöfe wurde verzichtet. Dadurch ist ein Rangieren nicht erforderlich. Der Güterverkehr findet auf dem ebenfalls im Modell dargestellten Umladebahnhof Wernigerode statt. Es können Züge aus Schmalspurwagen ebenso fahren wie Rollböcke mit Zwischenwagen oder Rollwagen. Im Umladebahnhof stehen eine Rampe für das Beladen der Rollwagen sowie eine Grube für Rollböcke zur Verfügung. Die Bedienung übernimmt eine Kleinlok (Kö).

Nachgebaut und auf der Anlage eingesetzt werden vor allem Fahrzeuge, die beim Vorbild zwischen 1950 und 1970 verkehrten. In eigener Werkstatt entstanden die Loks 99 222, 99 5001, 99 5901, 99 5904, 99 6001, 99 6011 sowie die bereits erwähnte Kö. Der Wagenpark ist bereits sehr vielseitig: 14 Schmalspur-Güterwagen, vier regelspurige Güterwagen, vier Rollwagen, fünf Paar Rollböcke, drei Bahndienstwagen sowie drei Reisezugwagen. Neun Reisezugwagen sind zur Zeit im Bau. Inzwischen kam ein Modell der ehemaligen Lok 20 der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn hinzu.

Der Bau eines Triebwagens der früheren Südharz-Eisenbahn (SHE) ist noch vorgesehen.

Die gesamte 45-mm-spurige Gleisanlage wurde selbst gebaut, einschließlich das 66-mm-spurige Dreischienengleis mit entsprechenden Weichenanlagen. Die Länge der Strecke beträgt 130 m. Auf den Gleisunterbau, der aus Kunststoff besteht, wurden Holzschwellen und Steinsplitt geklebt. Die auf den Schwellen befestigten Messing-Schienenprofile wurden seitlich noch mit brauner Farbe behandelt. Der Fahrstrom wird über drei Fahrregler eingespeist. Die Eingangsspannung beträgt 18 V Gleichstrom. Der Fahrbetrieb erfolgt von April bis Oktober. Im Winterhalbjahr wird die Gleisanlage witterungsgeschützt aufbewahrt.

1 Ein Rollwagenzug erreicht den Bahnhof Wernigerode Westerntor

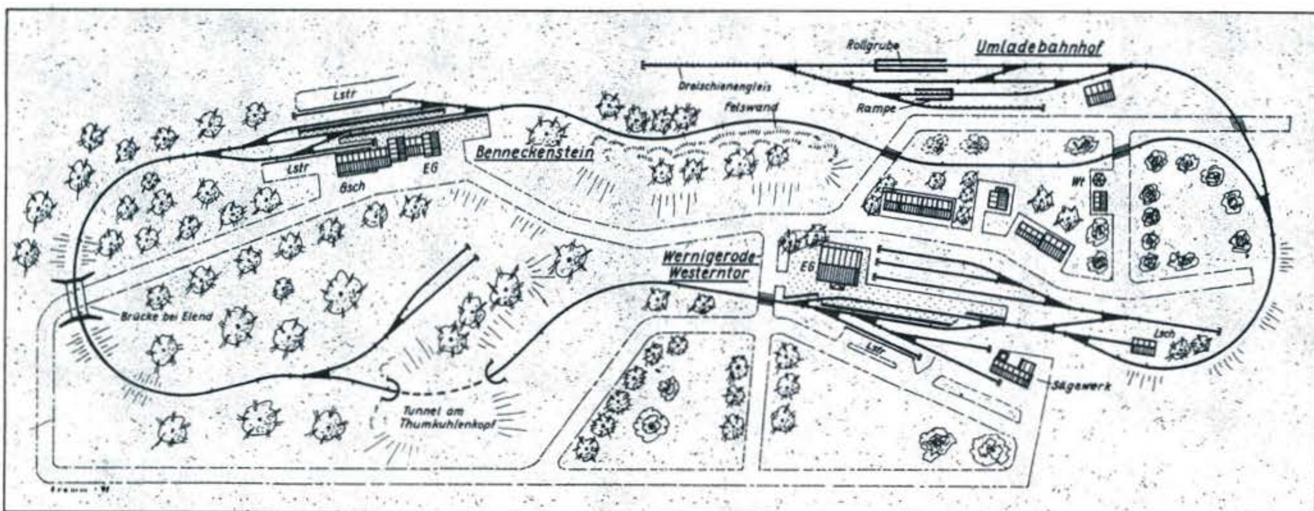
2 Drei gelungene Modelle auf der Betonbrücke der Gartenbahn: 99 222, Rollwagen und der regelspurige Klappdeckelwagen.

3 Lok 99 6011 verläßt mit einem Personenzug den Tunnel.

4 Im Sägewerk

5 Die Lokomotive 99 5901 überquert die Brücke mit einem Güterzug.

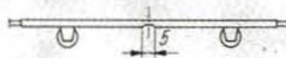
Fotos: Verfasser (1, 3 und 4) J. Steckel, Berlin (2 und 5)



Besserer Kurvenlauf dreiachsiger Personenwagen

Die dreiachsigen Rekowagen des VEB BTTB zeigen in den Kurven oft ein schlechtes Fahrverhalten. Deshalb wird häufig der mittlere Radsatz herausgenommen. Ursache für das schlechte Fahrverhalten ist der fehlende freie Raum zwischen Rad und Wagenuntergestell. Bei der seitlichen Auslenkung der mittleren Achse in der Kurve schleift jeweils das außen laufende Rad am Wagenuntergestell und bremst den Wagen.

Wenn man die Schleifstellen am Untergestell ausfeilt (s. Skizze), tritt eine wesentliche Verbesserung ein. Dazu ist das Gehäuse des Rekowagens vom Untergestell zu entfernen, der komplette



mittlere Radsatz aus dem Untergestell herauszunehmen bzw. das Plasteplättchen, das anstelle des mittleren Radsatzes eingefügt werden kann. Anschließend muß man das Wagenuntergestell an der Schleifstelle am besten mit einer halbrunden Schlüsselfeile etwa 1 mm tief ausfeilen. Anschließend kann der komplette mittlere Radsatz in das Wagenuntergestell wieder eingebaut werden.

Somit ist die mittlere Achse nun auch in den Kurven frei beweglich, und die Laufeigenschaften entsprechen dem des zweiachsigen Wagens. Dieses Verfahren empfiehlt sich auch für den Abteilwagen.

L. Grunert, Magdeburg

anlage

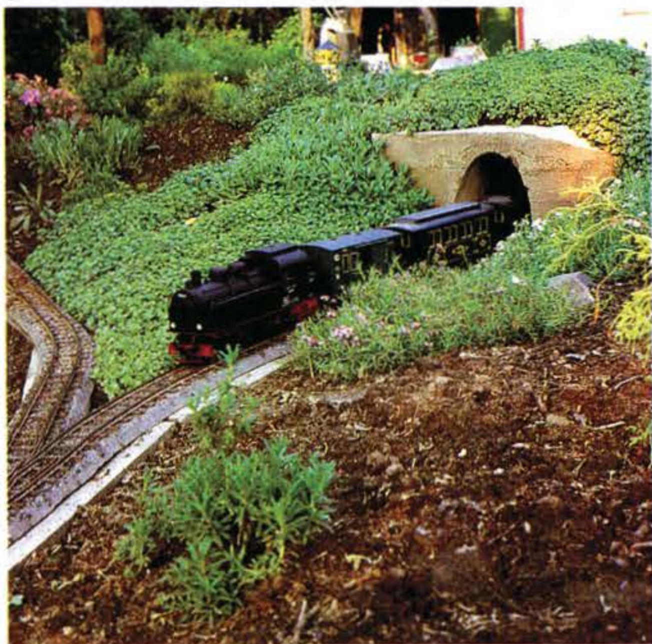
1



2



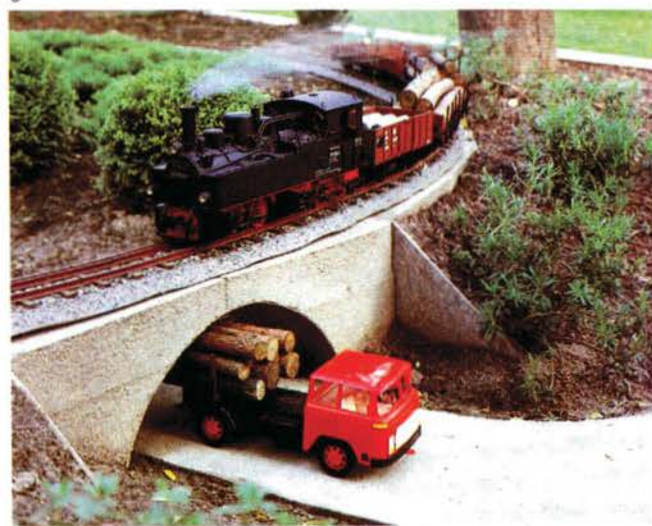
3



4



5



Selbst gebaut

Mehr und mehr widmen sich die Modelleisenbahner dem Frisieren von Modellen. Das war nicht immer so. Noch in den 50er und 60er Jahren stand der Eigenbau im Vordergrund. Gab es doch damals bei weitem nicht so viele Industriemodelle wie heute. Und noch eins kommt hinzu: Die vor 10 oder gar 20 Jahren angebotenen Fahrzeuge wiesen bei weitem noch nicht die Detailtreue auf, die heute als selbstverständlich gilt. Dem zunehmenden Trend, aus Industriemodellen andere Fahrzeuge herzustellen, hat sich bereits vor vielen Jahren unser Beiratsmitglied Peter Eickel aus Dresden angeschlossen.
Einige seiner Umbauten stellen wir auf dieser Seite vor.

1



2



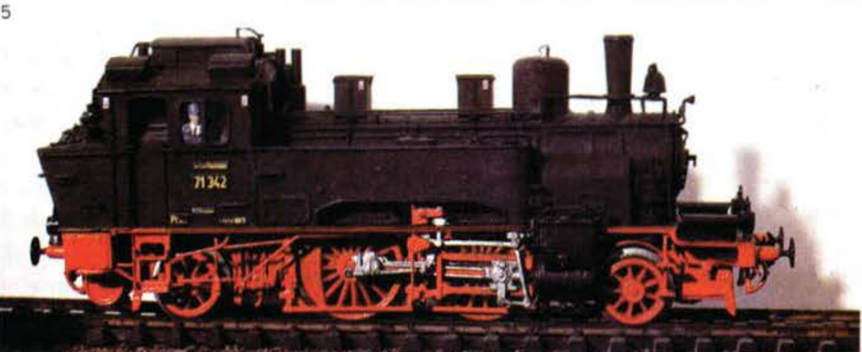
3



4



5



1 Lok 55 4638, ex pr G8¹. So sah diese Maschine im Jahre 1968 aus. Sie gehörte zu den wenigen Loks dieser BR, die mit einem pr 2'2' T 21,5-Tender gekuppelt war. Bei dem Modell handelt es sich um eine frisierte 55er von PIKO. 102 (!) Teile wurden an diesem Modell angebracht.

2 Die 89 289, ex sä VT, stellt den letzten Zustand im Jahre 1965 kurz vor der Ausmusterung dar. Fahrwerk: Umgebautes Fahrgestell der ehemaligen PIKO-D-Tenderlok; Gehäuse: Kombination aus Pappe, Plaste und Metall.

3 Dem Zustand des Jahres 1930 beim Vorbild entspricht die 75 031 (ex wü T5). Fahrwerk: umgebautes Fahrgestell der BR 66 von PIKO; Gehäuse: Selbstbau aus Messing.
Die Lok besitzt freistehende Laternen, die durch extrem dünne Lichtleitkabel fahrtrichtungsabhängig beleuchtet werden. Hierbei zeigt die jeweils hintere rechte Laterne rotes Licht.

4 Ein besonderer Leckerbissen ist diese Maschine. Es handelt sich dabei um das Modell der Lok 125 der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn im Zustand um 1938, kurz vor Übernahme durch die DR. Dort lief sie als 92 433, verblieb nach 1945 in Österreich und verkehrte zuletzt in Linz auf einer Werkbahn. Fahrwerk: umgebautes Fahrgestell der PIKO-BR 55; Gehäuse: Messing mit Plasteteilen.

5 Lok 71 342, ex sä IV T, im Zustand um 1930. Diese Lok war eine der wenigen IV T mit geneigter Kohlenkastenrückwand.
Das Modell wurde aus Messing gefertigt. Die Lackierung besteht, wie bei allen anderen Lokmodellen, aus schwarzem Schultafellack und signalrotem Nitrolack. Die Beschriftung ist auf fotografischer Basis entstanden.

Fotos: W. Bahnert, Leipzig

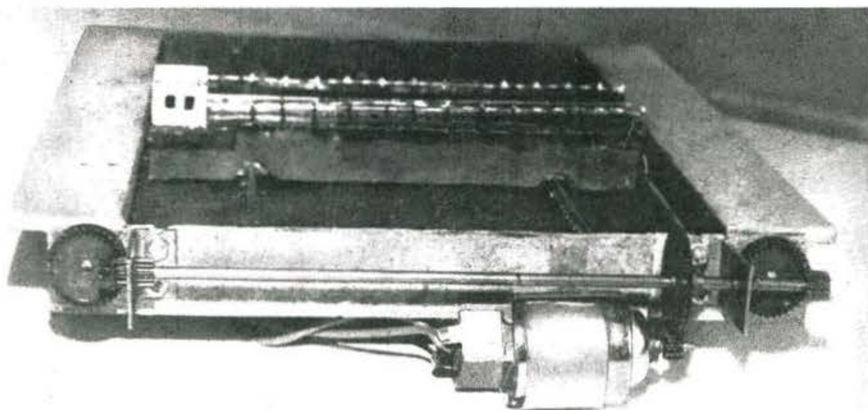
Hans-Jürgen Kaiser, Eisenach

Eine 24-m-Schiebebühne in den Nenngrößen N, TT und H0

Im Heft 6/85 veröffentlichten wir einen Beitrag über den Bau einer Schiebebühne in der Nenngröße TT. Der folgende Beitrag widmet sich dem gleichen Thema. Diese Schiebebühne wird allerdings mit zwei verdeckten Gewindespindeln betrieben, und die Bühne liegt lediglich mit Hilfe einer Prismenführung auf den Laufschienen.
Der interessierte Modellbauer möge nun selbst entscheiden, welche Schiebebühnenbauart für seine Anlage am besten geeignet ist.

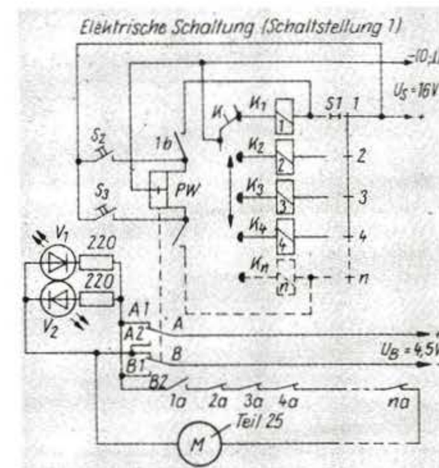
Die örtlichen Bedingungen auf meiner N-Anlage zwangen mich, anstelle einer Drehscheibe eine Schiebebühne einzuplanen. Allerdings ist es damit nicht möglich, die Lok um 180° zu wenden. Dieses Problem löste ich mit einer eigens dafür vorgesehenen verdeckten Wendeschleife. Die Verschiebelänge richtet sich je nach Anzahl der Anschlußgleise. In der folgenden Bauanleitung wurde diese Länge mit „L" bezeichnet.
Um auch dieses Modell in anderen Nenngrößen nachbauen zu können, habe ich die dafür in Frage kommenden Maße in Klammern gesetzt:
Nenngröße N – ohne Klammer
Nenngröße TT – runde Klammer ( )
Nenngröße H0 – eckige Klammer [ ]
Die übrigen Maßangaben beziehen sich auf alle Nenngrößen.
Entsprechend der Zeichnungen ist der Nachbau problemlos. Hierbei sind u. a. die dekkungsgleiche Fertigung der vier Seitenteile der Grube, Seitenwand (Teil Nr. 2) und Lagerplatte (3) zu beachten. Die Führung (7), Lagerbock (11) und Stift (12) werden spielfrei zusammengefügt. Die Führung (7) darf im Lagerbock (11) nicht verkanten und sich nur quer zur Verschiebeachse der Bühne bewegen lassen. Dies ist notwendig, um auftretende Rundlauffehler der beiden Spindeln (18) zu kompensieren. Die Kontaktierung mittels in der Zeichnung angeführter Bauelemente kann auch individuell erfolgen. Ein Beispiel wie man Schaltkontakte justiert, wird abschließend zu dieser Bauanleitung gegeben.
Die Schiebebühne ist in der Reihenfolge der Teile zu montieren. Beim Zusammenleimen der Bühnengrube, bestehend aus den Teilen Boden (1), Seitenwand 2× (2) und Lagerplatte 2× (3) ist besonders darauf zu achten, daß die Achsen der Bohrungen beider Lagerplatten (3) parallel liegen. Entstehen muß ein genaues Rechteck. Anschließend werden noch die Blenden unten (4) und die Schiene (5) eingeleimt. Beim Einsetzen der Schiene kann man sich mit einer selbst gefertigten Schablone, mit dem entsprechenden Stichmaß, behelfen, die den Abstand der Schiene (5) zur Seitenwand (2) sowie deren Parallelität zueinander gewährleistet. In die Lagerplatten (3) werden nun die vier Kugellager eingesetzt und durch die Haltescheiben (6) gegen Herausfallen gesichert. Beim Fehlen von Kugellagern können die Gewindespindeln (18) auch in Lagerbuchsen geführt werden, wobei dann allerdings an Stelle einer M4-Mutter jeweils zwei Stück in flacher Ausführung gekontert werden müssen.
Danach kann man die Bühne vormontieren, die Teile Lagerbock (11) mit Stift (12) und Führung (7) unter dem Bühnenboden verleimen. Beim Anbringen der Lagerung (13) wird die Bühne zur Justierung auf die Schiene gesetzt. Die Mittelachse der Bühne muß sich genau im Winkel von 90° zur Schienenachse befinden. Nach dem Verleimen können die Bohrungen zur Kabeldurchführung durch Lagerung (13) und Bühnenboden (10) erfolgen.
Nunmehr ist das Gleis (15) zu montieren, und die Schleifkontakte (14) sind anzubringen sowie miteinander zu verlöten. Das geschieht ebenfalls im Boden (1), um die dort aufgeleimten Schienen (5) mit Fahrstrom zu versorgen. Die Blenden links (16) und rechts (17) bilden den seitlichen Abschluß der Bühne. Die im Boden (1) befindlichen Schaltkontakte, bestehend aus kleinen Nägeln oder Stecknadeln, müssen einen bestimmten Kopfdurchmesser besitzen. Er richtet sich nach dem Auslaufweg der Bühne beim Abschalten des Motors. Der Kopfdurchmesser entspricht dabei dem doppelten Auslaufweg (Kontakt wird von beiden Seiten angefahren). Bei dem hier verwendeten Antriebssystem über Gewindespindeln bleibt der Auslaufweg mit 0,5 mm sehr klein. Beim Justieren der Schaltkontakte $K_{1...n}$ ist folgende Montagereihenfolge empfehlenswert:
1. Aufsetzen der kompletten Bühne auf die Schienen
2. Schieben der Bühne von Hand in entsprechende Position der Anschlußgleise
3. Kennzeichnen der Kontaktfederstellung am Boden
4. Bohren von Löchern entlang der Schleiflinie entsprechend der Kennzeichnung. Der Bohrer hat zwecks einer genaueren Justierung einen größeren Durchmesser als die Kontakte.
5. Einsetzen der Kontakte, die nach genauem Einstellen verklebt oder zu verkeilen sind.

Das geringfügige Verschieben der Anschlußgleise ermöglicht während des Funktionstests alle Gleise in Übereinstimmung zu bringen.
Die beiden Gewindespindeln (18) werden montiert, in dem man sie in die Gewindebuchsen (8) einschraubt und mit den vier M4-Muttern gleich lang einstellt. Die genaue Bühnenstellung sollte vor dem Einsetzen der Welle (19) mit Ritzel (21) und Wellenlagerung (20) auf den beiden Kronrädern fixiert werden. Die beiden Buchsen (22) vermeiden einmal die axiale Verschiebung der Welle und zum anderen die Reduzierung des Innendurchmessers des Zahnrades (23) von 4 mm auf den Wellendurchmesser 2,5 mm. Nach montiertem Motor (25) mit Halterung (27) kann der erste Funktionstest erfolgen. Der mechanische Antriebsteil wurde bis auf den Motor ausschließlich dem Bastlersortiment I (Zahnräder, Wellen) entnommen. Als Motor eignet sich jeder geeignete Typ. Bei anderer Drehzahl empfiehlt es sich, das Übersetzungsverhältnis zur Welle zu ändern.
Die mit der Blende oben (30) vormontierten Anschlußplatten (29) werden mit Hilfe der Winkel (36) an den beiden Seitenwänden (2) verschraubt (1 mm Spalt zur Bühne beachten!).
Die zur Komplettierung der Bühne benötigten Teile sind der Stückliste zu entnehmen und entsprechend der Zeichnung zu fertigen. Die Grube sollte dunkelgrau und die Bühne blau (Rostschutzanstrich) gestrichen sein.

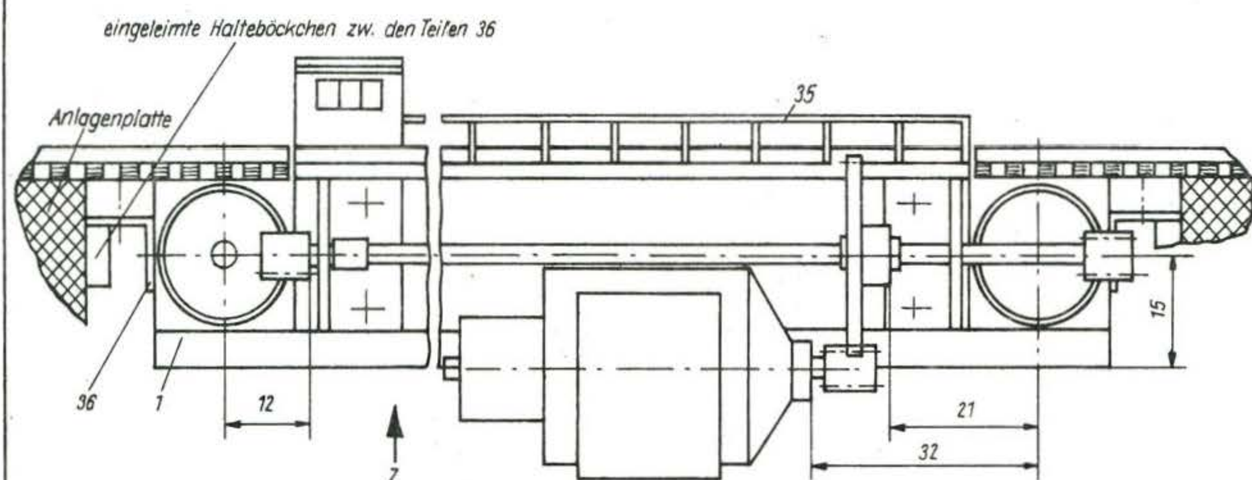

Schiebebühnenantrieb (ohne Farbgebung)

Elektrische Schaltung

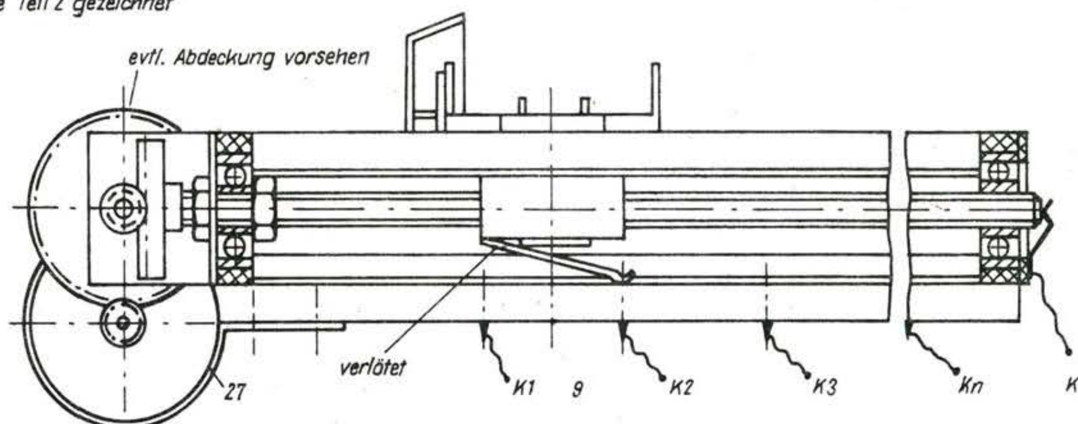
Relais ermöglichen die Funktionsschaltungen für die Schiebebühne. Dabei kommen



S 1 Dreh- oder Tastenschalter zur Gleiswahl
$K_{1...n}$ Schaltkontakte im Boden (1)
K Schleifkontakt (28)
PW Polwenderelais (TT-Relais mit Endabschaltung)
V1, 2 LED VQA 12...33
R 1...n Relais 16 V R1 und Rn: 1 Öffner; 1 Schließer
R 2 bis Rn-1: 1 Öffner



150 (200) [280]
118 (168) [247]
3
A
A
L
5
13
29
22



X
10
16
118 (168) [247]
Ansicht Z
ohne Teil 1 gezeichnet
3
6
18
2
7
8
11
12
9
20 (27) [40]
10
Y
55
21 24 19 20 22 23 26 27 25

n_{Motor} = 2800 min⁻¹

n_{Welle} = 560 min^{-1}

$n_{Spindel}$ = 160 min^{-1}

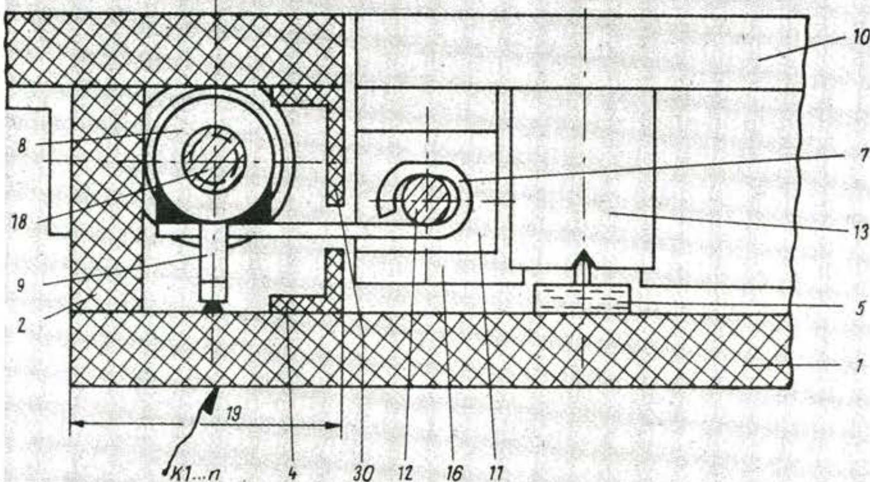
$n_{Bühne}$ = 1,9 mm/s

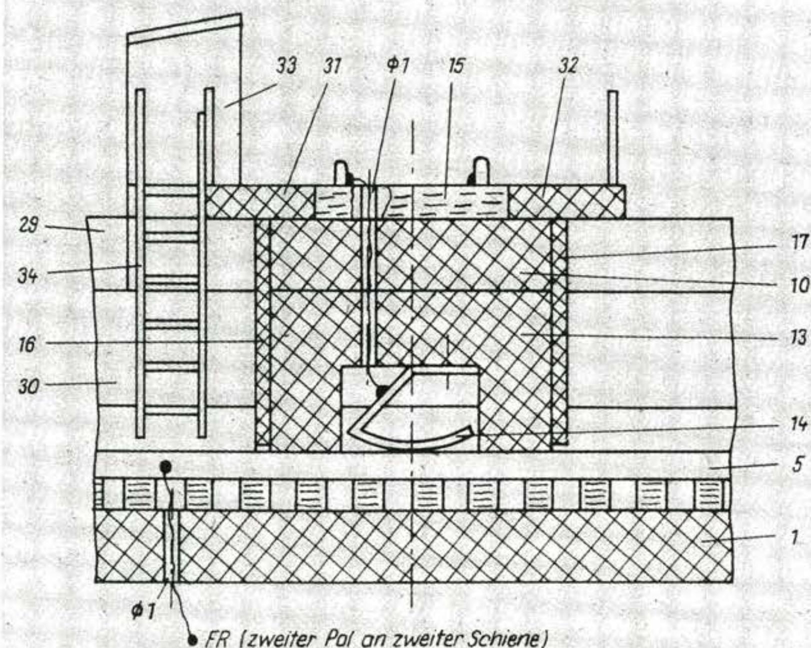
Stückliste

Teil-Nr.	Benennung	Anzahl	Halbzeug-Werkstoff	Bemerkung
1	Boden	1	5 mm Hp	
2	Seitenwand	2	5 mm Hp	
3	Lagerplatte	2	5 mm Hp	
4	Blende, unten	2	1 mm P	
5	Schiene	2	N-Gleisjoch (H0; TT)	halbiert, 6 mm br.
6	Haltescheibe	4	1 mm P	
7	Führung	2	1 mm Blech; St, Ms, Cu	
8	Gewindebuchse M4	2	Rd 8 mm; St, Ms, Cu	
9	Kontaktfeder	1	0,1...0,3 mm Blech; St, Ms, Cu	
10	Bühnenboden	1	5 mm Hp	
11	Lagerbock	2	Hgw	
12	Stift	2	Rd 3 mm; St, Ms, Cu	
13	Lagerung	2	Px, Hz	
14	Schleifkontakt	2	0,1...0,3 mm Blech; St, Ms, Cu	
15	Gleis	1	N-Gleisjoch (H0; TT)	Breite: 14, (21), [24]
16	Blende, links	1	1 mm P	
17	Blende, rechts	1	1 mm P	
18	Spindel	2	Rd 4 mm; St, Ms, Cu	
19	Welle	1	2,5 mm Welle; Sortiment*)	
20	Wellenlagerung	2	1 mm Blech, St, Ms, Cu	
21	Ritzel z = 10	2	Miramid; Sortiment	d_0 = 5 mm
22	Buchse	2	Ritzel; Sortiment	
23	Zahnrad z = 50	1	Miramid; Sortiment	d_0 = 25 mm
24	Konrad z = 35	2	Miramid; Sortiment	d = 19 mm
25	Motor	1	Typ 3041 PIKO o. ä.	n = 2800 min^{-1}
26	Ritzel z = 10	1	Miramid; Sortiment	d_0 = 5 mm
27	Halterung	1	1 mm Blech; St, Ms, Cu	
28	Schleifer	1	0,1...0,3 mm Blech; St, Ms, Cu	
29	Anschlußplatte	2	5 mm Hp	
30	Blende, oben	2	1 mm P	
31	Laufsteg, links	1	2 mm P	
32	Laufsteg, rechts	1	2 mm P	
33	Wärterhaus	1	1 mm P	4 Teile
34	Leiter	1	0,3 mm Draht; Cu, Ms	
35	Geländer	—	0,3 mm Draht; Ms, Cu	
36	Winkel	6...8	1 mm Blech; St, Ms, Cu	Anzahl ≙ L
—	Kugellager	4	624 TGL 2981	d = 4 mm; D = 13 mm B = 5 mm
—	Mutter	4	M4	
—	Schaltkontakte	—	Nägel, Stecknadeln	Kopf Ø ≤ 1 mm
—	Senkschrauben	—	M3	
—	Mutter	—	M3	

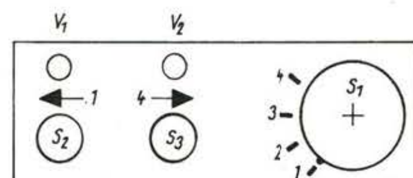
Legende: Hp – Hartpappe; P – Pappe; St – Stahl; Ms – Messing; Cu – Kupfer; Hgw – Hartgewebe;

*) Bastlersortiment I (Zahnräder, Wellen), VEB Spielwaren Großbreitenbach, 5,80 M

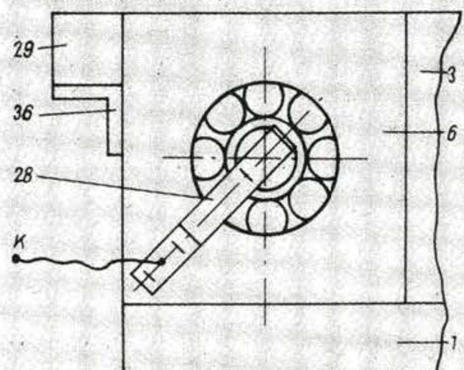




Relais unterschiedlichster Bauart in Frage. Bei Kontaktberührung von $K_{1...n}$ wird der Stromkreis über Schleifkontakt, Gewindebuchse, Spindel und Schleifer K geschlossen. So zieht das entsprechend der Schalterstellung von S_1 angesprochene Relais an und unterbricht den Motorstromkreis. Das erste und letzte Relais schalten außerdem noch die TT-Schaltrelais mit Endabschaltung. Dadurch kann der Motor umgepolt werden; die Bühne läuft nicht auf die Grubenstirnwand. Die Richtungsänderung der Bühne innerhalb dieser automatischen Endumschaltung erfolgt durch die beiden Taster S_2 und S_3. Als Richtungskontrolle sind noch zwei LED mit R_v vorgesehen. Ein Vorschlag zum Einbau in ein Schaltpult ist der Zeichnung zu entnehmen. Die evtl. übrigen Schaltkontakte des Relais lassen sich des weiteren zur Gleiszu- oder -abschaltung, Signalsteuerung o. ä. nutzen.



Vorschlag zur Schaltpultgestaltung



Aufruf zum 16. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" 1986

Die Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR ruft mit dem Zentralrat der FDJ und dem Ministerium für Volksbildung alle Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner" und „Junger Modelleisenbahner" an den Schulen und Stationen Junger Naturforscher und Techniker, an den Pionierhäusern, die Kinder- und Jugendgruppen der Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR und die Brigaden der Pioniereisenbahnen unserer Republik zur Teilnahme am 16. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" auf.

1986 – das ist das Jahr des XI. Parteitages, den alle Werktätigen unseres Landes unter Führung der Partei der Arbeiterklasse aktiv vorbereiten. Mit der immer besseren Meisterung von Wissenschaft und Technik, hohem Schöpfertum und großer Einsatzbereitschaft leisten die Arbeiter unseres Landes im engen Bündnis mit allen anderen werktätigen Schichten Beispielgebendes in der Produktion. Sie tragen damit entscheidend zur weiteren Verbesserung unseres Lebens und der Sicherung des Friedens auf unserem Erdball bei.
Der Pionierauftrag „Pionierexpedition – Rote Fahne" und das Thälmann-Aufgebot der FDJ orientieren uns darauf, auch in unseren Arbeitsgemeinschaften ein vielseitiges und interessantes Leben zu gestalten und einen guten Beitrag zur ökonomischen Stärkung unserer Heimat zu leisten. Der Pionierauftrag und das Thälmann-Aufgebot der FDJ sind das Leitmotiv unserer Arbeit.
Wir rufen Euch daher auf, enge Verbindungen zu den Arbeitskollektiven auf den Bahnhöfen und Dienststellen der Deutschen Reichsbahn und des gesamten Verkehrswesens herzustellen. Lernt dabei vorbildlich arbeitende Menschen kennen, eifert ihrem Beispiel nach!
Untersucht gemeinsam mit den Arbeitern die technologischen Prozesse im Transportwesen. Macht Vorschläge zu ihrer Verbesserung. Helft bei der Realisierung Eurer Vorschläge! Macht Euch vertraut mit den fortschrittlichen Technologien im Eisenbahnwesen der Sowjetunion.
Studiert Sinn und Bedeutung der neuen Fährverbindung zwischen der UdSSR und der DDR, die 1986 aufgenommen wird.
Über die Ergebnisse Eurer Arbeit könnt Ihr in Form von Modellen und Dokumentationen auf den Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" Rechenschaft ablegen und zugleich neue wertvolle Erfahrungen von den anderen teilnehmenden Mannschaften übernehmen.

Die Jugendkommission des Präsidiums des DMV stellt sich das Ziel, auch das 16. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" im Jahr des XI. Parteitages zu einem Höhepunkt in unserem Verbandsleben zu machen. Für die Teilnahme an den Spezialistentreffen gelten folgende Regelungen:
1. Das Spezialistentreffen findet auf zwei Ebenen statt:
– auf Bezirksebene bis zum 31. Mai 1986
– auf Republikebene in den Herstferien 1986.
2. Teilnahmeberechtigt sind alle Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner" und „Junger Modelleisenbahner" an den Schulen, Stationen Junger Naturforscher und Techniker, den Häusern der Jungen Pioniere und den Pioniereisenbahnen sowie die Kinder- und Jugendgruppen der Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR.
3. Eine Mannschaft besteht aus drei Teilnehmern. Die Bewertung erfolgt nach den Altersgruppen 10 bis 14 Jahre und 15 bis 18 Jahre.
4. Teilnahmemeldungen müssen bis zum 31. Januar 1986 bei den zuständigen Bezirksvorständen des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR abgegeben werden, die die Mannschaften zum Tag des Spezialistentreffens einladen. Die Teilnahmemeldungen müssen enthalten:
– Name der Arbeitsgemeinschaft;
– Altersgruppe;
– Art und Bezeichnung des Exponates;
– Angaben zum Platzbedarf und den technischen Hilfsmitteln;
– Namen und Geburtsdaten der Teilnehmer und Betreuer.
5. Es können folgende Exponate eingereicht werden:
– Modelle, Ausschnitte aus Modelleisenbahnanlagen, Modellbautechnologien;
– elektrotechnische Schaltungen mit Industriematerial;
– elektronische Schaltungen und Funktionsmodelle;
– Dokumentationen, Sammlungen und Chroniken zur Geschichte der Deutschen Reichsbahn und des Klassenkampfes der Eisenbahner;
– Neuererleistungen für die Deutsche Reichsbahn, die Pioniereisenbahnen und den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR.
6. Die Bewertung der Exponate erfolgt im Rahmen einer öffentlichen Verteidigung anläßlich des Spezialistentreffens „Junger Eisenbahner" durch eine Jury.
Der Jury gehören an:
– Vertreter des Bereiches Volksbildung;
– Vertreter der Freien Deutschen Jugend;
– Vertreter der Deutschen Reichsbahn;
– Teilnehmer der Mannschaften und Mitglieder der Kommission für Jugendarbeit.
Sie wird geleitet vom Vorsitzenden oder einem von ihm benannten Mitglied der Kommission für Jugendarbeit. Bewertungskriterien für Exponat und Verteidigung sind:
– meßbarer Nachweis der Erfüllung des Pionier- und FDJ-Auftrages;
– Grad der Verallgemeinerungsfähigkeit und die Nachnutzungsmöglichkeit der Exponate;
– Nachweis des geistigen Erfassens des Exponates;
– Originalität des Exponates.
7. Die Jury vergibt als Anerkennung für die besten Exponate Diplome und Ehrenpreise. Jeder Teilnehmer und jede teilnehmende Mannschaft erhält eine Teilnehmerurkunde.
8. Die auf den Bezirkstreffen mit dem Diplom des Vorsitzenden des Bezirksvorstandes ausgezeichneten Mannschaften erhalten gleichzeitig die Delegierung zum Zentralen Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner".

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR,
Präsidium,
Kommission für Jugendarbeit

Mitteilungen

Auf seiner 10. Präsidiumssitzung, am 29. August 1985, faßte das Präsidium u. a. einen Beschluß über die Durchführung der Mitgliederversammlungen und Bezirksdelegiertenkonferenzen zur Vorbereitung des 6. Verbandstages im Jahr 1986. Danach werden die Mitgliederversammlungen gemäß Statut § 6, Abs. 1 und 2, im 1. Quartal und die Bezirksdelegiertenkonferenzen gemäß Statut § 5 im 2. Quartal 1986 stattfinden.

Neugründungen
Folgende Arbeitsgemeinschaften wurden gegründet und haben sich unserem Verband angeschlossen:

8211 Mohorn
Vors.: Burghard Dietrich, Freiberger Str. 54

8053 Dresden
Vors.: Klaus-Dieter Dienst, Friedensplatz 1

9704 Falkenstein
Vors.: Matthias Dobeck, Friedrich-Engels-Str. 57

5020 Erfurt
Vors.: Rudi Lengefeld, Wilhelm-Külz-Straße 28

5000 Erfurt
Vors.: Werner König, Eislebener Str. 5/148

3607 Wegeleben
Vors.: Volker Gischer, Quedlinburger Str. 39

4301 Weddersleben
Vors: Christian Günther, Kirchstraße 8

2751 Schwerin
Vors.: Klaus-Dieter Roloff, Wismarsche Str. 165

Ausstellungen

8010 Dresden – AG 3/32 Bw Dresden
Große Modellbahn-Ausstellung mit der H0-Anlage „Blankenheim" und Gastanlagen, Vitrinen und Schautafeln zur Geschichte der Eisenbahn vom 6. bis 20. Oktober 1985 im „Ernst-Thälmann-Saal" des Dresdner Hbf (Bahnsteig 17). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

9630 Crimmitschau – AG 3/94
Vom 24. bis 27. Oktober 1985 im „Haus des Sportes" Crimmitschau. Öffnungszeiten: Donnerstag 9–19 Uhr, Freitag 16–19 Uhr, Samstag 10–19 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr.

8103 Ottendorf-Okrilla
Vom 11. bis 13. Oktober 1985 im Kulturhaus „Josef Hannemann", Ottendorf-Okrilla. Radeberger Straße 12. Öffnungszeiten: 11. Oktober 16–19 Uhr, 12. und 13. Oktober jeweils 10–17 Uhr.

6570 Zeulenroda
Am 19., 20., 26. und 27. Oktober 1985 im „Pionierhaus" Zeulenroda. Öffnungszeiten: jeweils 10–12 Uhr und 14–18 Uhr.

7200 Borna – AG 6/21
Vom 19. bis 27. Oktober 1985 im Kulturhaus der Gewerkschaften „DSF" Borna, Puschkinstraße. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

7062 Leipzig – AG 6/54
Vom 19. bis 27. Oktober 1985 in der 81. POS „Alexander Matrossow" in Leipzig-Grünau, Alte Salzstraße 61. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 10–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr. Zu erreichen mit S-Bahn-Linie A bis Haltepunkt „Grünauer Allee", mit Straßenbahnlinie 12, 15, 33, 35 bis Haltestelle „Parkallee".

Tauschmärkte

Der Vorstand Halle führt am 2. November 1985 in Wolfen-Nord, Zentrum Gaststätte, einen Tauschmarkt für Mitglieder des DMV durch. Öffnungszeit: 10 bis 14 Uhr. Tischgebühr: 3,– M. Zuschriften mit Angabe der Mitglieds-Nr. und Arbeitsgemeinschaft bis 20. Oktober 1985 an: Siegfried Heinicke, 4401 Thalheim, Sandersdorfer Straße 28.

AG 2/15 „Spreewaldbahn" Cottbus
3. Lausitzer Modellbahntauschmarkt im Auftrag des BV Cottbus am 23. November 1985 von 9 bis 12 Uhr im Kulturhaus der Eisenbahner „Philipp Müller" Cottbus, Bahnhofstraße 43, für die Nenngrößen H0, TT, N und Zubehör.
Tischbestellungen sind bis zum 25. Oktober 1985 an: Dieter Dellori, 7500 Cottbus, Leipziger Str. 22a, zu richten und müssen folgende Angaben enthalten: Name, Vorname, Wohnanschrift, AG, DMV-Mitgliedsbuchnummer, Tauschartikel.

Sonderfahrt

AG 6/44 Leipzig
Aus Anlaß des 75. Jahrestages der Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke nach Schkeuditz findet am Sonntag, dem 27. Oktober 1985, eine DMV-Sonderfahrt mit historischen Straßenbahnfahrzeugen über Leipziger Außenbahnstrecken statt. Beginn: 10 Uhr, R.-Breitscheid-Str. (Abstellgleise Hbf-Westseite). Ende: ca. 16 Uhr. Fahrpreis: DMV-Mitglieder 8,– M, Nichtmitglieder 11,– M. Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung bis zum 10. Oktober 1985 an: DMV, AG 6/44, 7010 Leipzig, PSF 550. Der Fahrplan wird mit der Teilnehmerkarte zugesandt.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 6/84 beachten.

Wer hat – wer braucht?

9/1 Suche: N, BR 55, 65 (auch defekt od. Teile); „modelleisenbahner" vor 6/1982.

9/2 Biete: transpress-Literatur; Fahrzeuge u. Zubehör in H0, $H0_m$ u. N. Suche: Fahrzeuge u. Zubehör in II_m sowie Fahrzeuge u. Zubehör in 0, nur DDR-Produktion.

9/3 Biete: „Rübelandbahn"; „Selketalbahn"; Leipzig-Dresdner EB."; „Harzquer- und Brockenbahn"; „Von Dessau nach Wörlitz"; „Baureihe 01"; „Schmalspurbahn-Archiv"; „MPSB"; div. Kursbücher ab 1972. Suche im Tausch: „Lokomotiven von Eßlingen"; „Lokarchiv Sachsen";

9/4 Biete: H0, Dielselloks, BR 75 franz., BR 55 belg., BR 66 DB; 2 Altenbergwagen; Einschienenbahn kompl.; Tender BR 50; SKL-Bausatz; $H0_e$-Wagen; Eisenbahnliteratur; Modellautos. Suche: BR 84; $H0_e$-Loks; Rollwagen von HERR; Eisenbahndrehkran; Schwerlasttransportwagen, H0; Gehäuse u. Untert. von VT 135, Triebwagen, N. Nur Tausch!

9/5 Biete: H0, BR 110; 118; 120; 130; M 61; VT 135 u. Beiwg; BR 23; 24; 50; 55; 86; 89; $H0_e$, „technomodell", Pwg u. Gwg. „Die Rübelandbahn"; Umzeichnungsplan 1925 I, II; Eisenbahn-Jahrbuch 1981, 1983; „Links u. rechts der kleinen Bahnen"; „Modellbahn-Bauten". Suche: H0, BR 0^5 Öl, Boxpokräder; BR 52, 64, 66, 75, 89 Sä.; VT 04, ETA 177, SKL; BR 38, 42, 80, 81, 84 Hruska, BR 91, 94, 95 (Eigenb.); N: BR 65, 55, 86; Material in $H0_m$ (HERR); Loks, Rollwg, Rollböcke in $H0_e$: „Von Sonneberg nach Probstzella", „Baureihe 01", „Baureihe 44".

9/6 Biete: Literatur, „50 Jahre E-Lok-Bau bis Škoda – Plzeň"; „Elektroloks von Škoda – Plzeň"; div. Kataloge. H0: U-Bahn; dreiachs. Abteilwg, C3 Pr 91 (alles Eigenbau); Lokschilder: 50 5035, 52 1412, 52 2011, 52 5642, 91 6487. Suche: H0, ETA, Dampflokmodelle, Wagenmodelle in DRG-Beschriftung; $H0_m$-Material u. Lokschild der ČSD.

9/7 Biete: 00, Trix-Expreß: BR 195; div. Güterwg; H0: alte PIKO-D-Zugwagen. Suche: Nenngr. S: BR 24, E 18, Triebwagenzug (auch einzeln), BR 80, Wagen aller Art; Nenngr. TT: Silverlines-Wagen.

9/8 Biete: $H0_e$, „technomodell"-Wagen; PIKO, H0, BR 23; BR 55 (NS); BR 89; BR 106; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Baureihe 01", 14 Bände d. Reihe Verkehrsgeschichte; „Schmalspurbahn-Archiv". Suche: $H0_m$-Fahrzeuge von HERR.

9/9 Tausche: BR 65 (N) gegen BR 89 (H0).

9/10 Biete: 0, zweiachs. Güterwg, Gleise u. Weichen. Suche: N, Dampflok aller BR u. Straßenfahrzeuge. Nur Tausch!

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Suche dring. **Literatur** über die K. Sächs. Sts. E. B. u. **Maßskizzen** (auch leihw.), **H0$_e$-Material** („technomodell"), **sä VT.**
W. Sorschke, 8281 Rödern, Nr. 58

Hobbyauflösung, Nenngröße H0, Loks, Wagen, Gleismat., Kfz. usw., geschl. Abgabe. 2000,– M.
U. Bauch, 8909 Görlitz
Wiesengrund 24

Suche
Tauschpartner für Eisenbahndias.
Zuschriften an:
Meuer, 8900 Görlitz
Emmerichstraße 11

Tausche **Lok 99 H0$_m$ HERR** (35,– M), **Lok 99 H0$_e$** (Eigenb.; 50,– M), gegen **Pers.-Zug** (HERR) u. **Rollwg.**
H. Estel, 8250 Meißen
Lerchaweg 31, 93/20

Suche **Eisenbahn-Jahrbücher** u. **-Kalender, Dampfeisenbahn-Colorkarten** zu kaufen.
G. Friedel, 7300 Döbeln
Blumenstraße 67

Suche
„der modelleisenbahner", kompl. Jahrgänge von 1976 bis 1980.
Inge Gutsche, 4220 Leuna
Haberstraße 32

Biete **TT-Lok BR 86.**
Suche **TT-Lok BR 56** oder **BR 35**, nur im Tausch.
V. Köttnitz, 9900 Plauen
Helmut-Wehrl-Straße 156

Suche **„Schmalspurbahnen in Sachsen"** zu kaufen.
Zuschriften an:
R. Simson, 5501 Kleinfurra
Kreisstraße 93

Biete **H0-Pilz-Weichen, Antriebe, Modellb.-Handb., Katal. 1960** (200 S.), zus. 100,– M.
Su. **Schienenprofil, Wagen** (H0).
Greulich, 4252 Helfte, Jahnstr. 2

Märklin-Sammler sucht **Loks** u. **Waggons** zu kaufen (Spur 0).
Hutter, 1140 Berlin
Pekrunstraße 62

Biete **„Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen".**
Suche **„Baureihe 44".**
H. Polster, 9215 Sayda
Niederseiffenbacher Straße 8

Suche **BR 64** zu kaufen, auch Tausch gegen **BR 58** (H0, Eigenb.).
Köthe, 6500 Gera
Herderstraße 20a

Suche **„der modelleisenbahner" 1, 2 und 3/85.**
A. Hohlfeld, 8305 Königstein
Schandauer Straße 20

Verkaufe **„der modelleisenbahner"** Jahrgang 1961–1981.
Mund, 3270 Burg
Holzstraße 30b

Suche **Lok (Spur S)** und **Zubehör**, evtl. auch Tausch.
A. Luetge, 4850 Weißenfels
Südring 5

„Straßenbahn-Archiv", Ausgabe 1978, zu kaufen gesucht.
Wolfgang Richter, 9159 Lugau
Stollberger Straße 25

Verk. **H0-Heimanlage** für 500,– M, mit BR 26, BR 120, VT 135 und def. BR 80, 1,40 × 1,70 m.
Untergutsch, 6902 Jena
K.-Zier-Straße 3

Biete **D.-Lok-A. 2, 4, Straßenb.-A. 2, „Windb.-"** u. **„Rübelandb.".**
Su. **„Reisen m. d. Dampfb.", Triebw.-A., „Rüg. Kleinb." Huck, 6500 Gera,** K.-Matthes-Str. 91

Biete im Tausch **Lok Firma Karl Bub** (def.) mit **Märklin Tender Spur 0**, 150,– M, gegen **Lok BR 44** (Kohle, Eigenb.), in techn., opt. einwandfr. Zustand, zu kaufen (BR 44 H0).
M. Göbel
8503 Demitz-Thumitz
Schmöllner Straße 28, 24-21

Suche **„der modelleisenbahner" 1, 2, 4, 5, 7, 8, 10–12/1980, 2–5, 7/1981, 2, 3, 7–10/1982, 4, 8, 9/1983** u. **Literatur über Dampflokomotiven** (bes. Dampflok-Archive 1–4) u. Eisenbahnlinien.
Biete **„transpress-Lexikon Modelleisenbahn".**
A. Pohlers, 8300 Pirna-Copitz
Borsbergblick 13

Biete umfangreiches **N-Material**, u. a. **BR 55, BR 65, D-Loks**, ca. **60 G.-Wagen, 20 P.-Wagen** u. **Zubeh.**, 600,– M.
Suche **H0$_m$ BR 99** (HERR), **Personen-, Güter-, Rollwagen.**
Roland Schaller, 9801 Brunn
Nr. 7

Verkaufe **TT-Modellbahn** (Neuwert 3500,– M) für 2000,– M; **Modellbahnliteratur**, 420,– M. Verkauf auch einzeln möglich.
Liste anfordern bei:
Petrasch, 1500 Potsdam
Gutenbergstraße 63

Alte u. uralte **Spielzeugeisenbahnen von Märklin** o. ä. **Spiritus-Dampflok** (alles Spur 0) u. altes **Blechspielzeug** zu kaufen gesucht oder Tausch gegen **roll. Material** (à 50,– M) meiner Sammlung (00).
Erbitte Preisangabe an:
P. Berliner, 1190 Berlin
Britzer Straße 14

Suche
alles von **Modelleisenbahn Spur 00** (Märklin, Trix), wie Loks, Waggons, Zubehör.
Krämer, 1144 Berlin
Bansiner Straße 8 oder
Telefon: 5 48 76 16

Suche
Dampfloks N (außer BR 65), auch Eigenbau (mögl. m. Bild); **„Modellbahn-Bauten", „Modellb.-Elektronik", „Modellb.-Elektrotechnik".**
A. Jansa, 7126 Mölkau
Hugo-Axt-Straße 73

Verkaufe
Nenngröße 0 Stadtilm dreiteil. Doppelstockzug, Lok BR 64 u. Gleise.
Detlef Schulze
1240 Fürstenwalde
Hölderlinstraße 34

Verkaufe **„der modelleisenbahner", 1976–1982**, 75,– M, **H0 BR 01, 41, 106**, 280,– M, **BR 23** u. **42**, 90,– M.
Suche **BR 91** zu kaufen.
Nur Zuschriften an:
R. Buschmann
9151 Leukersdorf
Jahnsdorfer Straße 8

Suche
Lok-Archiv Sachsen 1/2, „Schmalspurb. in Sachsen", „Histor. Bahnhofs-B.", „MB-Signalb.", Lit. ü. K. Sächs. Sts. E. B., H0$_e$-Material.
W. Sorschke, 8281 Rödern
Nr. 58

Verkaufe umständeh. **TT-Großanlage**, 2,25 m × 1,45 m, Elektrik u. Gestaltg. unfertig, kompl., alles neuw., Preis 1000,– M.
Zuschriften an:
G. Kublik
1273 Petershagen
Luisenstraße 28

Suche
Flugzeugmodell-Bausätze 1:72.
Biete **H0 BR 01, 03, 41, 55, 64, 66, 75, 86, 89, G 8**, 600,– M; **TT BR 35, 56, 86, 92**, 200,– M; **N BR 55, 65, 91** (Eigenbau), 200,– M; sowie **Wagen und Zubehör**, 150,– M.
E. Twartz, 7513 Cottbus
Lauchhammer Straße 5

Tausche
BR 38 in N (Eigenbau) und **Wagen**, 200,– M bzw. 6,– bis 12,– M, nur gegen **BR 84 H0.**
W. Grave, 1168 Berlin
Glottertaler Straße 18

Biete **„Dampfl.-Archiv 1"** (19,80 M), **„Schmalspurb.-Archiv"** (36,– M), **„BR 01"** (36,– M).
Suche im Tausch oder zu kaufen **Liter., spez. „BR 44", „Die Leipzig-Dresdner-Eisenb.", „Die Windbergbahn", „Schiene, Dampf und Kamera", „Die große Welt der Eisenbahn".**
J. Wellner, 6012 Suhl
L.-Frank-Straße 31

Biete **Eisenbahn-Jahrbuch 1982, „Dampflok-Archiv 4"** (1. Aufl.), **„Rübelandb.", „Windbergbahn", H0 BR 24, 64, BN 150.**
Suche **BR 42, 81, 89, 99, Modellbahnliteratur.**
Hoffmann, 1603 Eichwalde
Stadionstraße 9

Suche
Gleismaterial, BR 99, Personen-, Roll-, Güter- u. Gepäckwagen H0$_e$ und **H0$_m$.**
Dirk Trute
3702 Benneckenstein
Unterbruch 8/PF 64

Nur Tausch! Suche **BR 91, ETA, BR 74, 135, 055, 101, 102, 171, Kö, 38, 58, 57, 98, 001, H0** (alles Eigenb.). Biete **H0 BR 42, 23, 03, 41, 89**, je 80,– M, **N BR 55, BR 38, 52, 106, 110** (Eigenb.), je 60,– M, weiteres **TT u. roll. Mat.**, 178 Artikel, je 3,– M bis 66,– M.
Ralf Fest, 4600 Wittenberg
Straße der VF 12

Biete **„der modelleisenbahner"** Jg. 67/3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, Jg. 80/außer Heft 12, Jg. 81/vollz., Jg. 65/4, **Eisenbahn-Jahrbuch 1981.**
Suche **Eisenbahn-Jahrbuch 1970, „Ellok-Archiv"** (Ausg. 1984), **„Güterwagen-Archiv".**
Haak, 7400 Altenburg
Georg-Schumann-Straße 11

Suche
Maßangaben, Skizzen und **Fotos von Niagara-Loks der New York Central**, auch leihweise.
C.-D. Franke
9361 Venusberg
Schrafensteiner Str. 36

Zu unserem Rücktitel

Oben: Die Standseilbahn ist ein Eigenbau, das Gebäude ähnelt dem Vorbild in Obstfelderschmiede. Allerdings wurden die Fahrzeuge den typischen Dresdner Vertretern nachempfunden. Diese Modelle sind an einem Perlonfaden befestigt und werden über einen Scheibenwischer-Motor angetrieben. Soeben fährt ein Traditionszug in den Haltepunkt Herzogswalde ein und bietet den Reisenden gute Anschlußmöglichkeiten.

Unten: Museumsbetrieb auf der Schmalspurbahn. Das Modell des VT 137 322 ist – wie auch die Brückenkonstruktion – ein Eigenbau. Das Brückenbauwerk entspricht dem Vorbild in Wilischthal, allerdings unter Verwendung von Messingprofilen der AG 1/48. Der rechts zu sehende Güterzug fährt soeben in den Bahnhof Neustadt ein.

Vorschau

Im Heft 10/85 stellen wir u. a. vor:

- Entwicklung der Fahrkarten
- Schienenwege Afrikas
- Zwickauer Traditionszug der DR
- Ein ETA in der Nenngröße TT
- Beschriftung von Reisezugwagen

Die Fünfte

Bereits im Heft 1/82 stellten wir die 22 m² große H0/H0$_e$-Heimanlage von Wolfgang Frey und Sohn Heinz aus Seifhennersdorf ausführlich vor. Es ist im übrigen die fünfte Heimanlage, die beide Modelleisenbahner aufbauten. Zwar blieb der Gleisplan unverändert, aber dennoch gibt es inzwischen einige Neuerungen. Der Bahnhof Radeburg wurde nicht nur in Oberbaumbach umbenannt, er erhielt auch ein neues Empfangsgebäude. Demnächst steht die Vollendung des Bahnbetriebswerkes Neustadt bevor – und das wäre dann das vorläufige Endstadium der Anlage. Bleibt aber abzuwarten, ob es dabei bleibt, denn Wolfgang Frey meint schon jetzt: „... da spukt manchmal eine neue Idee im Kopf herum, und auf einmal wird irgendeine Ecke abgerissen –, das ist auch für die Zukunft nicht ausgeschlossen ..."

1 Seifhennersdorf Ende der 60er Jahre. Das Empfangsgebäude wurde maßstäblich nachgebaut. Hat es nicht stolze Dimensionen? Im Hintergrund sind der Hochwald und der Großschönauer Breiteberg, eine der markantesten Erhebungen im Zittauer Gebirge, zu erkennen. Diese unmittelbar hinter dem Bahnhofsgebäude angebrachte Kulisse schuf ein Hobby-Künstler.

2 Emsiges Treiben im Baustofflager Neustadt. Die Hochbauten entstanden aus Bausätzen – so auch das Holzlager aus einem MAMOS-Bausatz. Einige veränderte Bausatzfenster, Plastreste, kleine Holzleisten sowie Schienenstücke verleihen der Szenerie etwas Fluidum.

3 Im Bahnhof Neustadt ist soeben ein Personenzug eingefahren. Für das Empfangsgebäude mußten drei Bausätze „Radeburg" geopfert werden. Doch auch der alte Bahnsteig muß einem Neubau weichen; die Firma MAMOS hat auf der Baustelle reichlich Material liegengelassen. Die Fertigstellung der Bahnsteigüberdachung wurde verzögert, um den Eisenbahn-Fotografen gute „Lichtverhältnisse" zu bieten.

4 Ein aus Richtung Herzogswalde kommender Triebwagenzug hat Einfahrt in den Bahnhof Oberbaumbach, wo die 99 762 den Personenzug übernehmen wird. Diese Lok ist ein Eigenbaumodell, das auf der Basis von Teilen einer BR 86 (H0) entstand. Das Empfangsgebäude wurde aus dem Typenprogramm Bahnhof Radeburg" gebaut. Die im Vordergrund zu erkennende Waldbahn fährt auf 6,5-mm-Gleisen. Der Langholzwagen ist übrigens ein „Geisterwagen".

Fotos: Albrecht, Oschatz

Freundschaft ist unser Grundprinzip

Der 40. Jahrestag der Übergabe der Eisenbahn in Volkes Hand ist auch für den Bezirksvorstand Schwerin des DMV der DDR Anlaß, über die bisher geleistete Arbeit nachzudenken.
Viele Aktivitäten zeugen von einer guten Zusammenarbeit mit den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn. Eine aber soll anläßlich dieses Jubiläums besonders hervorgehoben werden: Unser nun schon viele Jahre währender freundschaftlicher Kontakt zu den Offizieren der sowjetischen Transportkommandantur bei der Rbd Schwerin. Vor rund 15 Jahren bat die Leitung der Rbd Schwerin den Bezirksvorstand des DMV bei der Beschaffung von Modellbahnmaterial für das Eisenbahntransportmuseum in Tallinn zu helfen. Zwischen den estnischen Eisenbahnern und der Rbd Schwerin bestanden bereits seit langem gute Beziehungen, und so kamen wir dieser Bitte gerne nach. Uns war bekannt, daß die Modelleisenbahn in der SU beliebt ist, dort aber keine spezielle Organisation für Gleichgesinnte existiert. So entstanden zu Modelleisenbahnern der UdSSR enge Freundschaften. In Vorbereitung des 60. Jahrestages der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution wurde, finanziert durch alle Arbeitsgemeinschaften, eine Modellbahnanlage für die Kinder der Offiziere der sowjetischen Transportkommandantur bei der Rbd Schwerin gebaut.
In einer festlichen Sitzung des Bezirksvorstandes am 26. November 1977 anläßlich des Jahrestages wurde die Anlage an die sowjetischen Freunde übergeben. Die Freude war groß. Seitdem gibt es zu ihnen feste Beziehungen. Zu jeder Großveranstaltung des Bezirksvorstandes werden die Freunde eingeladen. Stets verfolgen sie unsere Ausstellungen, interessieren sich aber auch für die anderen Gebiete der Verbandsarbeit. Anläßlich des 40. Jahrestages der Befreiung vom Hitlerfaschismus übergaben wir unseren Freunden das Modell einer Militärtransportverladeanlage.
Daß diese Beziehungen auch von den jugendlichen Mitgliedern – ihr Anteil beträgt im Bezirksvorstand Schwerin 47 % – mit großer Aufmerksamkeit verfolgt und unterstützt werden, versteht sich von selbst.

B. Westphal
Sekretär des BV Schwerin



Sowjetische Offiziere als Gast während einer Modellbahn-Ausstellung im DMV-Bezirk Schwerin.
Foto: Sammlung B. Westphal, Lützow

anlage

1



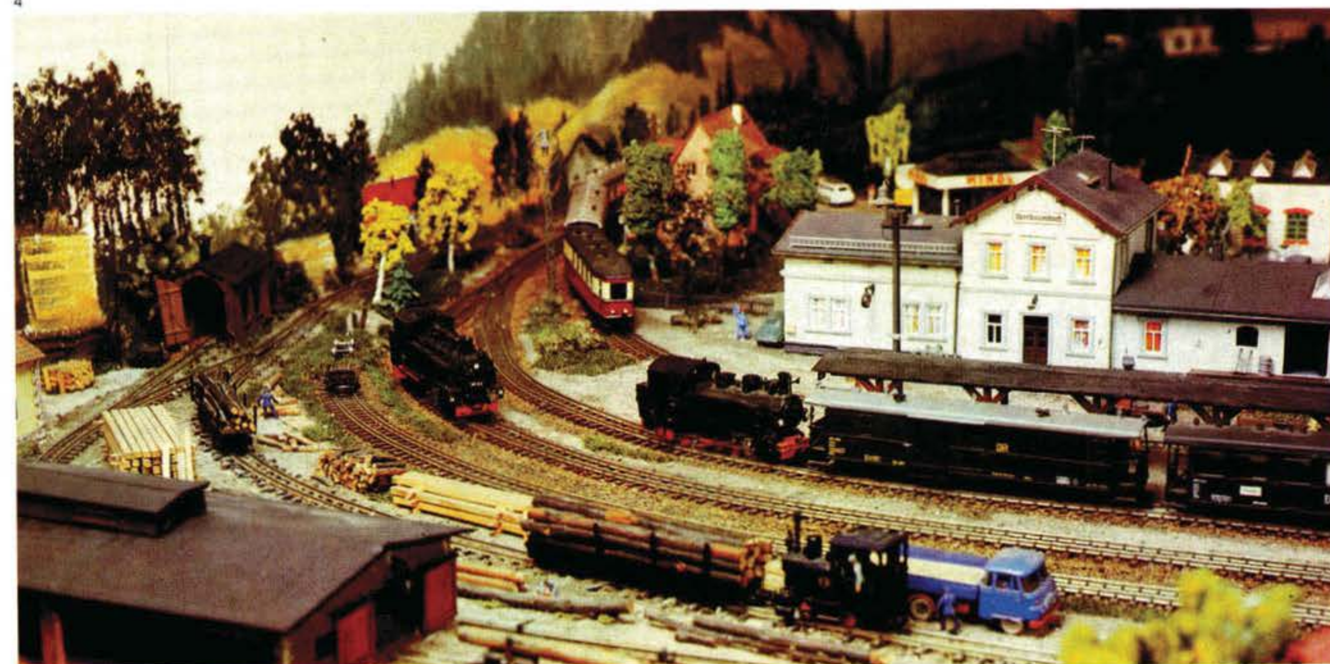
2



3



4



Neues aus Seifhennersdorf!

Nachdem wir schon im Heft 1/1982 ausführlich über die H0/H0$_e$-Anlage von Heinz und Wolfgang Frey berichteten, stellen wir heute neue Motive dieser Anlage vor. Lesen Sie dazu unseren Beitrag auf Seite 28!

Fotos: Albrecht, Oschatz